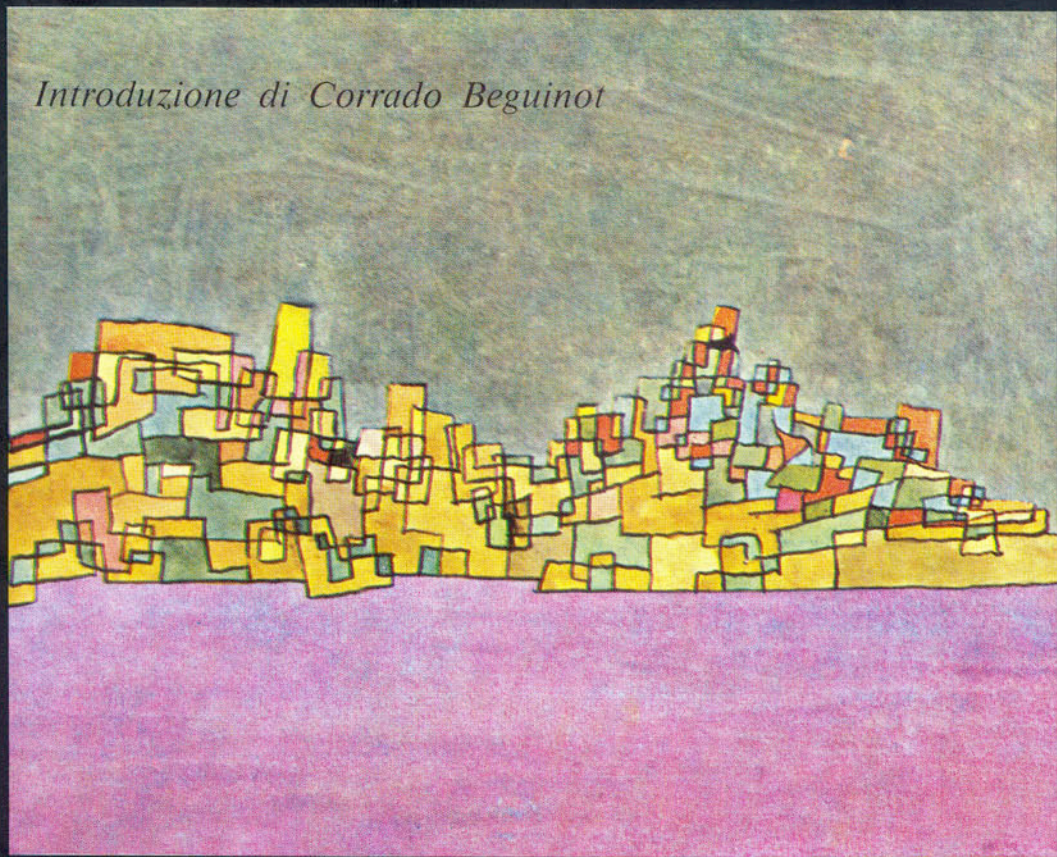


ROCCO PAPA

NAPOLI UN SECOLO DI URBANISTICA

Introduzione di Corrado Beguinot



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI
DIPARTIMENTO DI PIANIFICAZIONE E SCIENZA DEL TERRITORIO
DI.PI.S.T. - COLLANA DI STUDI DI URBANISTICA

6

ROCCO PAPA

NAPOLI UN SECOLO DI URBANISTICA

Introduzione di Corrado Beguinot

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI
DIPARTIMENTO DI PIANIFICAZIONE E SCIENZA DEL TERRITORIO
DI.P.I.S.T. - COLLANA DI STUDI DI URBANISTICA

6

SOMMARIO

INTRODUZIONE *di Corrado Beguinot*

CAPITOLO I
GENESI DELLA SITUAZIONE URBANISTICA NAPOLETANA

CAPITOLO II
VICENDE URBANISTICHE DI NAPOLI PRIMA DELL'UNITÀ

CAPITOLO III
IL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO

CAPITOLO IV
GLI INTERVENTI URBANISTICI

CAPITOLO V
IL RISANAMENTO

APPENDICE AL CAPITOLO V
FASI DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA DI RISANAMENTO

CAPITOLO VI
LA SITUAZIONE IGIENICO-EDILIZIA

CAPITOLO VII
I PIANI REGOLATORI

CAPITOLO VIII
LE PREESISTENZE AMBIENTALI

CAPITOLO IX
L'EVOLUZIONE RESIDENZIALE E DEMOGRAFICA

CAPITOLO X
L'APPORTO DELL'ATTIVITÀ PARLAMENTARE
E DELLA LETTERATURA ALLA FORMAZIONE
DELL'URBANISTICA E DELL'ECONOMIA NAPOLETANE

APPENDICE 1 AL CAPITOLO X
RACCOLTA CRONOLOGICA DI LEGGI E DECRETI SU NAPOLI

APPENDICE 2 AL CAPITOLO X
RACCOLTA COMMENTATA DI SCRITTI SU NAPOLI

INDICE DELLE FIGURE

INDICE DELLE FOTO

INDICE DELLE TAVOLE

INTRODUZIONE DI CORRADO BEGUINOT

L'esame delle vicende urbanistiche della città di Napoli nell'ultimo secolo fornisce un quadro interpretativo che va al di là di una coerente ed analitica ricostruzione della genesi dell'attuale struttura e della situazione urbana rilevabile ai giorni nostri. Si può affermare pertanto che lo studio svolto sulla evoluzione storica del tessuto urbano di Napoli, ha assunto tra i suoi intenti quello di costituire una esemplificazione di una più generale finalità metodologica, mirante ad evidenziare la inscindibile connessione esistente tra la conoscenza storica del processo di crescita dell'organismo urbano e delle componenti, eventi e condizionamenti che su esso hanno influito, ed il momento operativo dell'intervento urbanistico.

Molteplici lavori ed indagini di carattere storico nel campo del territorio e della città risultano affetti da un gravoso limite da scontare a monte, per il fatto che non si propongono altro che attingere un valore documentario o genericamente culturale ed in definitiva fine a se stesso.

Con il presente studio, al contrario, si è inteso, ponendo a frutto la specifica ottica settoriale che lo contraddistingue, sottolineare il valore di "strumento" ineliminabile ai fini dell'operare urbanistico che deve assumere la conoscenza del contesto storico ambientale, conoscenza intesa come critico riconoscimento degli stimoli, delle aspirazioni, delle forze, dei vincoli interni ed esterni all'ambiente stesso, che avendo giocato un ruolo determinante nella formazione e trasformazione della città, dovranno o potranno comparire ed essere considerati come altrettanti elementi del complesso meccanismo sul quale troppo spesso in chiave di pianificazione si opera in maniera astratta e casuale, ovvero senza quella base conoscitiva capace di far assumere alle scelte da operarsi un carattere di maggiore incontrovertibilità rendendole più sicure e convincenti.

Il valore ed il significato dell' esame storico critico che si è operato della crescita "fisica" della città di Napoli è da ricercare pertanto soprattutto nello sforzo di analisi delle modalità, e delle motivazioni della evoluzione attraverso le alternanze degli eventi, di iniziative, di speranze e scoramenti, di propositi e di abbandoni più o meno colpevoli, di riflessi di fenomeni esterni e di sviluppo di forze endogene.

Napoli in tal senso è un campione molto particolare e specifico ed insieme significativo ed emblematico della pianificazione del Mezzogiorno e dell' Italia.

L' attenzione che, per un certo periodo nel tempo più recente, è stata rivolta al settore urbanistico, ai suoi problemi di ordine tanto teorico, quanto gestionale, e soprattutto di ordine normativo, aveva lasciato sperare un fattivo approccio della classe politica ai temi fondamentali della città moderna, intesa come armatura e condizione civile degli insediamenti.

Tuttavia alle iniziative legislative nel settore, attese e salutate di volta in volta come fondamentali progressi in direzione della possibile attuazione di una concreta ed indispensabile pianificazione del territorio, hanno fatto seguito inevitabilmente delle difficoltà, e talvolta delle vere e proprie distorsioni, che ne hanno limitato sostanzialmente l' efficacia e le potenziali positive influenze che pure erano alla base delle motivazioni e costituivano l' obiettivo primario di dette attività politico-normative.

C' è da rilevare, nel merito, che alcuni di questi provvedimenti erano viziati al loro interno dalla presenza di intenti demagogici, e non erano stati debitamente confrontati con la realtà, peccando di astrattezza.

Non v' è dubbio del resto che molte delle prospettive nuove, che le diverse leggi venivano ad offrire, hanno trovato un limite, e forse tra i più gravi, nella scarsa capacità, e talvolta spesso nella scarsa volontà ed interesse, di gestire in maniera conseguente e corretta le possibilità offerte.

Si pensi ad esempio all' attesa ed alle speranze originatesi con l' attivazione dei piani di sviluppo industriale - legge 29.7.57 n.634 - con le norme in campo di edilizia economica e popolare - legge 18.4.62 n. 167 - con le modificazioni ed integrazioni apportate alla legge urbanistica del '42 - la cosiddetta "legge ponte" del 6.8.67 n.765 e le connesse circolari ministeriali - con la legge della "casa", etc..

Queste iniziative di carattere nazionale, al livello locale della città di Napoli, hanno fatto risentire il loro effetto ed hanno influito sui recenti avvenimenti urbanistici della città, anche se con caratterizzazioni e eventi

del tutto tipici e particolari, rivestendo in maniera esemplificativa la funzione di stimolo sulla realtà locale. D'altro canto, sempre in via di esemplificazione, tra i fattori interni del divenire della struttura e del tessuto urbano, può essere annoverata anche la letteratura sulla città di Napoli che, come è noto, è vastissima, anche se eterogenea e dovrebbe quindi testimoniare, per la sua stessa vastità e continuità nel tempo, una attenzione rivolta tempestivamente ai problemi cittadini più importanti.

In teoria quindi dovrebbe riscontrarsi una certa congruità tra le esigenze urbane ed i provvedimenti attuati. In pratica purtroppo non è dato constatare una tale congruità; e al contrario deve rilevarsi non solo uno squilibrio sostanziale tra gli studi e le proposte, ed in specie quelle più avanzate, e le realizzazioni, ma anche un grave scarto in termini di tempo per cui gli interventi sono stati in genere attuati con estremo ritardo rispetto alla formulazione delle proposte e delle soluzioni.

Tutto ciò testimonia una grave divergenza, a tutti i livelli sia nazionale che, per quanto più specificamente riguarda questo studio, urbano, tra la pratica urbanistica (intesa come divenire più o meno episodico e casuale che determina la città) e la teoria e la tecnica che a tale disciplina si vuole applicare.

È proprio in tale particolare prospettiva che il presente contributo di studio è teso a mettere in luce certe costanti particolari della storia urbana, dalle quali si possa trarre, sul piano della pratica applicazione, una serie di orientamenti ed un quadro di esperienze forse ancora da scontare, un bagaglio critico e metodologico per il quale la lezione storica costituisce un apporto essenziale. Una indagine quindi direttamente finalizzata a cogliere il valore dialettico dei fatti, le regole del gioco, cioè, che così poco fruttuosamente si è svolto fino ad oggi tra città e cittadini, tra amministratori e amministrati, tra i fatti e la cultura del tempo.

D'altra parte, quando, nella redazione e nelle scelte di un piano urbanistico, volto ad incidere su una realtà tanto complessa e con un così ampio numero di vincoli e condizionamenti, si manifestano eccessive zone di incertezza e di indecisione (ovvero di gratuità ed accidentalità nelle soluzioni), quasi sempre la motivazione di tale circostanza deve ricercarsi nella mancanza di una analisi completa ed approfondita, ovvero di un approdo alla cronaca e non alla storia.

L'attenta registrazione critica dei fenomeni, senza inquadrarne il contesto in un arco temporale più esteso ed in una visione territoriale più ampia, non è sufficiente ad assicurare che, nella soluzione di piano, non vengano assecondate quelle tendenze in atto che avrebbero dovuto, in una

più cosciente e globale prefigurazione spaziale della città e del territorio, essere corrette o invertite.

L'avvertita urgenza di guardare ai problemi urbani con un'apertura culturale e con prospettive operative più ampie e a lungo termine, e soprattutto affette da minori margini di errore, richiedono una integrazione tempestiva ed efficace tra indagine storica, intuizione delle linee evolutive, diagnosi tecnico-critica dei problemi e logica delineazione degli interventi.

L'esigenza di una svolta critica, avvertita per la insufficienza delle indagini e delle analisi che si arrestano alla mera denuncia e registrazione dei fatti, è ancora più sensibile per effetto delle attuali carenze connesse alla mancata consequenzialità tra previsione ed intuizione progettuale ed attività di realizzazione.

Si tratta quindi di saldare due fasi logicamente distinte dell'urbanistica, in un unico processo critico-operativo ponendo a frutto, secondo i rispettivi indirizzi, l'indagine e la "conoscenza" storica del fenomeno urbanistico in studio, conoscenza che deve proiettarsi lungo direttrici temporali e deve essere sottesa da un arco più ampio della effettiva fenomenologia strutturale urbana (che riveste appunto tempi più lunghi).

L'interpretazione del passato deve trasferirsi pertanto in una esatta comprensione della evoluzione del tessuto urbano.

Nell'immediato dopoguerra la situazione urbanistica in tutte le città del Paese sembrò essere caratterizzata da due fenomeni essenziali: da una parte un consistente incremento demografico, dall'altra una grave deficienza di abitazioni derivante dalle distruzioni belliche ed accresciuta dall'incremento demografico stesso.

La semplicistica e parziale risposta che venne data a questa fenomenologia, certamente non accidentale, ma sintomo di una sostanziale modificazione della struttura territoriale ed urbana ed ancor più sociale e produttiva, si concretò pertanto pressoché esclusivamente in programmi di tipo residenziale ed edilizio. I centri urbani, in breve volgere di tempo, si trovarono di fronte a più ampie e complesse esigenze e ad essere gravati da nuove funzioni e da diversi rapporti tra esse ed i rispettivi hinterland, per effetto dei mutamenti della struttura produttiva e sociale che si andavano verificando.

I pesi demografici di interi territori nel contempo si alteravano provocando le crisi non solo di attrezzature e di infrastrutture ma degli stessi tradizionali equilibri di complessivi sistemi economico-territoriali.

Come detto, a fronte della dimensione, della complessità e della ur-

genza dei problemi, la risposta formulata dalla cultura urbanistica nelle sedi responsabili fu sostanzialmente indirizzata all'attivazione di una massiccia politica edilizia, nella quale le richieste legittime ma indiscriminate del mercato assumevano il valore e l'efficacia di fattori di orientamento degli interventi, in mancanza appunto di una consapevole azione sul piano culturale e tecnico da parte degli urbanisti e degli amministratori.

Le città italiane pertanto (ed in specie quelle di maggiori dimensione) sono state caratterizzate da una continua espansione di tipo additivo, priva generalmente di armatura portante, ovvero di un'idea informativa dell'organismo nuovo da realizzare, e conseguentemente anche di gran parte delle attrezzature e servizi che tale organismo avrebbero dovuto strutturare.

I nuovi nuclei delle periferie si presentano ai giorni nostri come uno dei più gravosi ed ardui problemi da risolvere tanto in chiave urbanistica quanto sociale: abnormi appendici, estranee agli organismi urbani ed alle strutture sociali preesistenti, gravitanti, per la mancata previsione di una proporzionata autonomia funzionale, sui vecchi centri, sede di gran parte degli interessi collettivi.

Il fallimento, inevitabile, di una politica edilizia e non urbanistica, oggi viene denunciato e riconosciuto quale risultato dello sfasamento culturale e legislativo tuttora esistente e che costituisce la componente fondamentale di detto fallimento.

L'azione culturale, da parte sua, si è risolta in un riflesso tardivo e quindi sterile degli eventi o peggio, si è rifugiata in posizioni volontariamente massimalistiche e astratte dalle possibilità operative concrete del momento, manifestando, in specie nel secondo caso, la volontà da una parte di non incidere nel processo di pianificazione (o di non pianificazione) del territorio nazionale e dall'altra di strumentalizzare a fini "personalistici" le stesse posizioni più rigide ed intransigenti.

Le disposizioni legislative, nel contempo, e si potrebbe dire per effetto anche della precedente circostanza, per la mancanza di una vera presa di coscienza, di una chiara visione degli effetti e delle difficoltà di intervento, ed in definitiva di un preventivo approfondimento culturale, hanno tenuto dietro, e sempre con notevole ritardo, alle insorgenti necessità, lasciandosi trascinare, piuttosto che indirizzare e modificare le tendenze degenerative che via via si manifestavano divenendo col tempo sempre più difficilmente controllabili.

Piuttosto che di carenze di strumenti di indirizzo urbanistico, si deve

comunque sottolineare lo scarso interesse e la conseguente assenza di una gestione rigorosa delle attività nel settore (ovvero l'interesse a che non si concretizzi una coerente pianificazione urbanistica). Tuttavia gli strumenti da impiegare nel senso della pianificazione urbanistica, ed ancora più territoriale, per parte loro restano pur sempre inadeguati ed in buona misura anacronistici: si pensi ad esempio all'incidenza forse decisiva che avrebbe assunto, se anticipata di un decennio e predisposta in maniera operativamente più realistica e lungimirante¹, l'applicazione della legge 18.4.1962 n.167 sull'acquisizione delle aree per l'edilizia economica e popolare; e all'azione ordinatrice e strutturante nei confronti dell'assetto del territorio meridionale, che avrebbe esercitato una tempestiva istituzione dei Consorzi per le Aree di Sviluppo Industriale.

Certamente si sarebbero potute, se non evitare, almeno contenere alcune situazioni di congestione ormai incancrenite, si sarebbe potuto limitare e rendere meno gravoso il depauperamento di ampie zone territoriali, si sarebbero potute porre alcune zone suscettibili di sviluppo in condizioni meno precarie di decollo. In particolare una applicazione più coordinata ed unitaria, oltre che più sollecita, della legge n.634 sulle A.S.I. e i Nuclei di Sviluppo Industriale avrebbe consentito di riorganizzare nel fondamentale settore del secondario i rapporti tra la città ed il territorio, tra residenze, attività produttive e infrastrutture e servizi, ed in definitiva di pianificare, in maniera indiretta ma concreta ed efficace, la struttura economico-insediativa delle regioni meridionali.

Ancora una volta, ed anche in questo discorso, il caso di Napoli, del suo hinterland e della sua regione, rappresentano una esemplificazione specifica e particolare. Al livello urbano della città di Napoli e della fascia dei comuni contermini dell'area metropolitana costiera sono ben note le condizioni di congestione e di sovraffollamento insediativo che ne costituiscono in definitiva un carattere peculiare e distintivo. In particolare per Napoli, i rapporti di dipendenza o di dominanza tra città e territorio, città e intorno, hanno assunto sempre, anche storicamente, un significato e un valore fondamentali, determinando il configurarsi di specifiche strutture e stratificazioni, sia urbane ed edilizie, che sociali ed economiche.

All'intorno della città, e per un arco di territorio che abbraccia buona parte delle aree vallive costiere regionali, da Caserta fino a Salerno, la fenomenologia insediativa del capoluogo si è riflessa e diffusa, ed in specie nei periodi più recenti, in un'analoga, anche se logicamente più attenuata, situazione di concentrazione e di disordine.

A questa parte "densa" della regione fa riscontro tutta la restante, che poco ha da opporre alle motivazioni che hanno determinato e determinano l'accentramento e l'affollamento costiero, e che di conseguenza si vanno sempre più depauperando tanto di energie quanto di risorse.

Nell'accennata e nota situazione campana, la attuazione della legge 634, col fare riferimento nella individuazione delle aree di intervento alle suscettività immediate di sviluppo non poteva che convalidare e rafforzare lo squilibrio territoriale interno alla regione.

Inoltre, pure a voler prescindere dalle considerazioni di livello regionale, può affermarsi che, anche alla sola scala comprensoriale, l'applicazione delle leggi sulle A.S.I. e sulle "167" ha potuto contribuire in misura ridotta alla razionalizzazione ed al riassetto della fascia "metropolitana" costiera.

I tempi di elaborazione ed attuazione degli interventi previsti dalle leggi sulla incentivazione allo sviluppo industriale nel Mezzogiorno ed alla creazione di edilizia economica e popolare - ristretta quest'ultima al solo territorio comunale e non proiettata in tutto l'hinterland su una base logicamente ed indispensabilmente consortile - hanno fatto sì che gli interventi stessi si ponessero al rimorchio, subendo il rigido condizionamento di una serie di esigenze strettamente locali, via via sorte, invece di indirizzare e "ridisegnare" lo sviluppo delle funzioni territoriali di rispettiva competenza settoriale.

La misura del grado di arretratezza e di distacco dalla realtà dell'azione urbanistica dei nostri giorni è proprio nella considerazione che al presente si impongono delle realtà territoriali nuove, e la città è investita da funzioni appena ieri non ancora avvertite; le stesse trasformazioni sociali ed economiche del Paese, con le conseguenze ed i motivi propriamente urbanistici, si indirizzano secondo linee che rivelano l'esistenza di fenomeni territoriali di grande ampiezza - direttrici di sviluppo, aree di agglomerazione, comprensori in fase di degrado o di decollo, etc. - che richiedono quindi una strategia operativa di dimensione proporzionata ed una larghezza di previsioni adeguate.

Se quindi Napoli resta ancora il centro di tanta parte del Mezzogiorno, ed il polo fondamentale della Campania, le possibilità di sviluppo che devono prospettarsi non possono incentrarsi più sul capoluogo, ma protendersi da esso e dalla fascia costiera fino ad interessare non soltanto la regione ma anche i flussi ed i rapporti economico-funzionali con i bacini di sviluppo delle regioni contermini.

D'altra parte la città, nel quadro della gerarchizzazione e specializzazione delle funzioni non può considerare esaurite in se stesse le proprie attività, ma dovrà qualificarsi e adeguarsi al ruolo di polo egemone di un hinterland insediativo più vasto di quanto tradizionalmente si riteneva facesse a lei capo.

Le funzioni specifiche ed i peculiari attributi (in particolare di tipo direzionale e quaternario) dovranno interessare e riverberarsi su tutto il territorio regionale ed oltre diffondendo un "effetto" urbano e un più elevato clima civile generando, con una intensità commisurata all'ampiezza della armatura insediativa interessata, la promozione a livelli adeguati delle condizioni di vita urbana in maniera per quanto possibile generali e diffuse.

È in tal senso che va intesa l'esigenza della qualificazione e della promozione della città di Napoli a livelli di più elevata specializzazione.

Gli strumenti di pianificazione urbanistica che è possibile porre in atto in base al vigente quadro normativo² non consentono di mettere sufficientemente a fuoco i problemi della città contemporanea.

Questa crisi profonda che si determina nel campo "operativo" è anche naturalmente riflesso di quella disciplinare, e trova certamente una delle sue motivazioni nell'inadeguato approfondimento metodologico.

Le schematiche formulazioni dell'urbanistica tradizionale della prima metà del secolo non hanno consentito, pertanto, come visto, di mettere a fuoco adeguatamente questi problemi di più ampio raggio territoriale della città contemporanea. Ma in più deve rilevarsi con preoccupazione che la cultura urbanistica contemporanea vive in questi anni anche la crisi profonda per il passaggio da una concezione statica ed astrattamente funzionalista dei problemi della città ad una visione più aperta e dinamica ed in definitiva realistica di essi.

È il momento di scendere più in particolare e in maniera empirica e diretta nell'esame dei processi vitali guidati da indirizzi tanto evolutivi quanto involutivi all'interno dell'organismo urbano, e di fermare l'attenzione su alcuni più complessi nodi e problemi che si manifestano, caratterizzandone l'attuale condizione di incoerenza e di pratica ingovernabilità.

Dalla sola conoscenza approfondita e sistematica dei fenomeni può scaturire un insegnamento più aderente alle realtà urbane. Si impone, quindi, l'esigenza di approntare una larga e variata serie di strumenti sia di analisi che di intervento commisurati al numero, alla dimensione ed alla natura delle fenomenologie urbane di cui allo stato si è in grado sol-

tanto di cogliere e constatare i negativi effetti in termini di situazioni caotiche ed irrazionali, talvolta al limite della inumanità che premono su livelli di urgenza e di drammaticità assai spinti.

È in tale contesto che l'analisi critica dell'evoluzione storica dell'insediamento urbano si inserisce con l'intento di coprire uno degli spazi vuoti della gamma delle necessarie indagini conoscitive nel campo della moderna urbanistica.

L'inquadrare i fenomeni urbani recenti in una coerente prospettiva storica, vale ad individuare le cause determinanti di essi, così come a prefigurare la genesi dei processi, attualmente ancora in nuce, ed il cui primo manifestarsi comincia fin d'ora ad avvertirsi.

L'interpretazione storica deve fornire quindi un apporto fondamentale in particolare nel campo delle iniziative da intraprendere in funzione correttiva di quei fenomeni spontanei che si traducono in una involuzione urbana. Tra questi in chiave esemplificativa, data la loro rilevanza, potrebbero richiamarsi i fenomeni di alterazione profonda dei tessuti storici della città.

L'intervento sui centri storici è da tempo nel Paese un argomento centrale di dibattito e di studio. I danni ingentissimi derivanti dagli assalti speculativi da una parte e dall'assenza di specifici interventi che si traducono in un pratico abbandono a se stesse delle zone, dall'altra, hanno portato in evidenza questi problemi. Purtroppo nulla di quanto è stato tentato in difesa di questa parte della città, per impedire scempi rivelatisi poi, anche ai più, operazioni antieconomiche per la cittadinanza, è stato mai in qualche misura sufficiente.

Alla puntualizzazione critica del problema del centro storico non ha fatto riscontro al livello teorico una sufficientemente ampia ed approfondita elaborazione culturale che sulla scorta delle esperienze storiche e per l'allarme di alcuni ancora circoscritti episodi di alterazione, traesse tutte le implicite conseguenze.

Come se sul piano culturale non si sapesse andare oltre i limiti di una corretta - ma ampiamente incompleta - impostazione teorica e di una registrazione accorata dei fatti; quest'ultima si tinge talvolta anche di accenti polemici decisamente aspri, che però non riscattano la intemperie delle denunce le quali giungono puntualmente a cose fatte.

Sostanzialmente sul piano operativo, in assenza di una politica urbanistica veramente sentita, non si va oltre i suggerimenti di tipo limitativo e vincolativo.

Tale atteggiamento se in taluni casi può costituire un opportuno

strumento "congiunturale" - quale temporaneo blocco di emergenza - non è invece adeguato e non può assolutamente costituire un obiettivo urbanistico.

Il centro storico subisce infatti non minori danni dall'abbandono e dall'immobilità, se protratti per un certo tempo, che dall'intervento speculativo, e ciò sia in termini fisici che sociali.

Se si vuole guardare a fondo il nocciolo della questione si deve convenire che le difficoltà di elaborazione di lineamenti programmatici validi e coerenti, che si traducano in efficaci e risolutivi progetti di intervento, derivano principalmente dal fatto che l'applicazione concreta di essi coinvolge comunque degli interessi di notevole portata.

È troppo semplice poter addebitare ciò esclusivamente alla lesione, per effetto dell'intervento, di interessi costituiti e di più o meno legittime aspettative individuali. Occorre, cioè, ben chiarire il significato della frase, spesso interpretata per comodo in maniera parziale e comunque sempre meno rispondente alla realtà dei giorni nostri, che addebita il congelamento dell'attività urbanistica al contrasto non componibile tra interesse privato e quello della maggioranza dei cittadini. Perché è evidente che tra gli interessi di tipo "privatistico" devono essere annoverati, certamente, gli atteggiamenti demagogici dei partiti, gli interessi speculativi di grande scala che trascendono il piccolo singolo speculatore per ammantarsi sotto sigle di "società" le cui partecipazioni si ramificano in profondità in specifici ambienti, gli interessi elettoralistici della classe politica locale, ed, infine, anche la "speculazione" condotta non attraverso i tradizionali canali ma attraverso la stessa mano pubblica.

Lo spazio per la manovra, nell'ottica dell'esclusivo interesse collettivo, degli strumenti urbanistici in un tale contesto di tensioni e di spinte diventa pressoché nullo, e sembra pertanto quasi utopistico richiamarlo come elemento determinante dell'attività.

La soluzione sarà possibile pertanto solo attraverso una mediazione ed una integrazione di molte delle componenti presenti, operata però nella rigida prospettiva della prevalenza determinante dell'interesse pubblico.

Sembra quindi che il problema di conciliare i contrasti di interesse, che in varie forme costituiscono le difficoltà di fondo nel campo della pianificazione, possa essere correttamente impostato solo nel senso di prevedere, favorire e pubblicizzare l'orientarsi ed il coagularsi degli interessi stessi, operandone opportunamente la convergenza secondo linee necessariamente congruenti con la sfera degli interessi comunitari.

È invece pura utopia pensare di potere risolvere i complessi problemi accennati in maniera “tecnocratica”, ovvero attraverso la semplice predisposizione di un piano, che pure se riuscisse a rispondere ad obiettive esigenze e ad assumere (ed improbabilmente) validità normativa, certamente non potrebbe trovare la forza per divenire effettivamente operante.

D'altra parte l'indirizzo e l'opera di composizione delle aspettative “privatistiche” da una parte e comunitarie dall'altra, sarà tanto più reale quanto più le aspettative della maggioranza si concreteranno come tali e saranno coscienza viva e sentita di tutti i cittadini. Il che implica una pubblicizzazione crescente dei problemi di pianificazione e quindi una moltiplicazione dei livelli di discussione, dei raffronti, delle decisioni, che non si esaurisca quale semplice fatto “culturale”, ma si traduca rigorosamente in impegno civile e soprattutto politico.

È infatti negli spazi lasciati vuoti dalla coscienza critica dei fenomeni urbani in atto che purtroppo, assai spesso, si inserisce la demagogia e la malafede, che pongono a proprio frutto situazioni di disagio, e la ignoranza dei problemi.

Al momento attuale ed alla luce della valutazione dei recenti eventi urbanistici e delle gravi conseguenze degli errori del passato, non è tanto importante stabilire se le maggiori responsabilità ricadano sugli urbanisti o sugli amministratori, se siano stati più i primi a strumentalizzare i secondi o viceversa, etc., ma trarre dal giudizio storico un insegnamento fondamentale: è la comprensione dei fatti urbani, l'intuizione e la prevenzione delle distorsioni, che deve costituire l'arma più efficace di una rigorosa salvaguardia degli interessi vitali della città.

Per le minacce ancora più gravi alle sorti degli insediamenti che incombono per la lunga incertezza legislativa, e di fronte alla palese insufficienza di una posizione culturale ferma alla sola denuncia, è necessario che le esperienze di pianificazione si arricchiscano e si avvalgano di una applicazione effettiva all'esame dei processi di evoluzione urbanistica, degli insegnamenti che una indagine ed una visione critica della dinamica urbana può fornire.

Soltanto in questo senso una analisi storica può essere veramente giustificata come fatto di cultura urbanistica; in questi termini è legittimo assumere tale specifica ottica critica, dal momento che si pone in funzione diretta della necessità di una più completa e aggiornata posizione tecnico-scientifica e soprattutto in funzione di un più efficace e tempestivo intervento di pianificazione.

Il delineare la “storia” di un insediamento, secondo le finalità fino ad ora riportate, rappresenta comunque una operazione in sé notevolmente complessa ed impegnativa. Si tratta infatti soprattutto di concretare una esauriente rappresentazione dell’ambiente nella sua globalità, attraverso la ricerca e la interpretazione dei rapporti strutturali determinatisi tra la formazione “fisica” dell’organismo urbano ed i fattori ed i fenomeni di varia natura che a questa formazione hanno concorso, anche attraverso una caratterizzazione qualitativa del rapporto stesso.

In genere nell’accostarsi allo studio di fenomeni di natura storica, l’indagine assume una determinata prospettiva, un punto di vista, che consente di approfondire più fruttuosamente un aspetto particolare rispetto a tutti quelli presenti nel fenomeno stesso.

Ma nel caso della storia urbana non è possibile, né conveniente, assumere univocamente la dominanza di uno specifico motivo e quindi una particolare angolatura di studio: vi sono cioè degli aspetti complementari che concorrono in maniera contemporanea, anche se non in eguale misura, a determinare l’interesse sostanziale del fenomeno in esame.

A definire questa caratterizzazione qualitativa dei rapporti di causalità contribuiscono fattori di differente natura - economici, politici, sociali - che non è possibile isolare gli uni dagli altri. E la difficoltà maggiore, più che nella integrazione dei vari motivi concorrenti in una linea coerente ed unitaria - operazione già complessa per la differenza di valutazione connesse alle relative diverse ottiche - sta nell’attribuire a ciascun elemento il giusto “peso” ed incidenza nel complesso per effetto della visione dello stesso in chiave urbanistica.

Questo giudizio va riferito oltre che agli elementi concreti che si sono realizzati, anche a quegli elementi che sono rimasti allo stato potenziale e che pure debbono essere collocati con gli altri, nella stessa prospettiva.

D’altra parte, un giudizio globale, non ristretto ai soli fatti, si rende necessario non in omaggio ad un velleitario e sterile tentativo di costruire una storia del “possibile”, ma perché la storia delle vicende che hanno determinato l’evoluzione urbana risulterebbe alterata e monca se priva dell’interpretazione critica delle tesi e delle idee che hanno accompagnato e commentato le vicende stesse.

Note

¹ In particolare per quanto attiene l’opportunità di una visione consortile.

² La Regione, con i suoi poteri legislativi in materia urbanistica, avrebbe potuto rispondere in maniera più esauriente, aggiornata e puntuale alla questione esaminata.

CAPITOLO I

GENESI DELLA SITUAZIONE URBANISTICA NAPOLETANA

Il periodo assunto a base di questo lavoro di interpretazione storica delle vicende urbane di Napoli nei riflessi che esse direttamente ed indirettamente hanno avuto sulla struttura insediativa ed organizzativa ed, in sintesi, sulla situazione urbanistica attuale della città, inizia dal 1860.

Se è vero infatti che, in particolare a partire dal secolo XVI, gran parte dei motivi caratterizzanti non solo l'insediamento urbano, ma anche gli stessi atteggiamenti degli abitanti della città nei confronti dei problemi esistenziali - quella particolare "filosofia della vita" comunemente attribuita ai napoletani che costituisce una realtà non completamente sconosciuta - sono rintracciabili nel persistere nel tempo di determinate condizioni oggettive e di certe strutturazioni economiche e sociali, è anche vero che il 1860 segna una data del tutto particolare nella storia cittadina.

Infatti, l'unificazione del Regno delle due Sicilie al resto d'Italia segna, come è noto, la cessazione definitiva, per Napoli, di quella funzione di Città Capitale che durante alterne vicende le era stata propria, contribuendo in buona misura alla formazione delle stratificazioni urbane e della vita economica e sociale nel suo insieme.

Anche solo intuitivamente risulta evidente la brusca soluzione di continuità che si manifestò con la caduta della dinastia borbonica sia nell'assetto sociale della popolazione urbana napoletana, dalla tipica composizione e struttura, che nell'economia locale caratterizzata soprattutto dalla presenza di apparati ed organismi connessi alla funzione direzionale della capitale (determinanti per la formazione di particolari gruppi di attività e per la condizione abitativa). Ma, anche se si evidenzia meno palesemente, certamente in maniera più profonda ha inciso sul

destino e sulla condizione della città di Napoli, la tragica crisi in cui lo sconvolgimento degli equilibri e delle pur arcaiche ed inefficienti strutture preesistenti pose l'intero Mezzogiorno.

Se infatti il passaggio dalla funzione di capitale al rango di città secondaria nel nuovo ambito nazionale segna un momento cruciale della vita urbana, ben più gravi e diffuse furono le ripercussioni della nuova condizione economica del Mezzogiorno sulla situazione cittadina. Agli antichi squilibri tanto della città, quanto del territorio, se ne sommarono nuovi. Soprattutto si deteriorarono e degradarono i rapporti ed i legami intercorrenti tra il capoluogo ed il territorio meridionale.

Gli effetti negativi della crisi che investiva i due diversi ambiti trovarono così immediato e reciproco riflesso in un processo di autoalimentazione ad accelerazione crescente.

Alcuni dei motivi e delle cause che, nella seconda metà dell'Ottocento, determinarono inizialmente la grave situazione della economia napoletana - e di quella meridionale in generale - sono stati individuati nella unificazione del debito pubblico, nella perequazione tributaria, nel drenaggio dei capitali e delle rendite locali derivanti dalla alienazione dei beni immobili, ecclesiastici e demaniali.

Ma queste, che pure possono annoverarsi tra le cause di più consistente portata nel quadro degli squilibri generati dall'unificazione nel sistema economico e sociale del Mezzogiorno, non valgono a fornire un compiuto giudizio sulle cause del divario con le aree sviluppate ed economicamente più evolute del territorio nazionale.

Alle già sensibili differenze che caratterizzavano le due realtà socio-economiche e politiche che si fondevano con la unificazione nazionale, si sovrappongono infatti alcuni fenomeni che in questo periodo si manifestano cospicuamente anche in Italia dopo avere interessato altri paesi europei. Tali fenomeni hanno investito con una dinamica nettamente differenziata le diverse regioni del territorio nazionale (o forse meglio sono risultati sostanzialmente estranei, per ragioni obiettive, ma anche per scelte e volontà politiche determinate, alla realtà del Mezzogiorno).

Essi hanno assunto una funzione divaricatrice, ampliando le distanze e gli squilibri a svantaggio del Sud che, attraverso il suo abbandono e la sua stasi, ha fornito la possibilità e le risorse allo sviluppo delle aree settentrionali.

Il confronto tra l'evoluzione fatta segnare nella seconda metà dell'Ottocento dai trasporti e dall'economia, con la trasformazione sostanziale del mercantilismo tipico dei due secoli precedenti, ed il ristagno in cui è

condannato il Mezzogiorno dà l'esatta misura della crisi e della grave involuzione in atto nella delicata fase di primo contatto ed amalgamazione del "Regno delle due Sicilie" al complessivo organismo nazionale.

Il problema non risiedeva nella entità della spesa pubblica, che pur manifestava notevoli elementi di squilibrio tra Nord, Centro e Meridione, quanto piuttosto nella natura e nelle modalità concrete dell'intervento dello Stato.

Ai sistemi agrari arcaici e per certi versi parassitari bisognava contrapporre un'alternativa reale attraverso un vasto piano di ammodernamento delle opere fondiari e degli scambi mercantili con un incremento del capitale fisso sociale: una serie di interventi collegati, dalle opere di bonifica alle infrastrutture territoriali, dal credito agricolo all'assistenza tecnica.

Le carenze più vistose dell'intervento riguardano soprattutto le opere idriche e di trasformazione fondiaria, lo sviluppo delle attrezzature portuali, la navigazione fluviale ed il risanamento dei centri urbani.

A tutto ciò va aggiunta non solo l'incapacità dello Stato italiano di creare un ordinamento legislativo funzionale ed un apparato burocratico snello ed efficace, ma anche il brusco passaggio ad un ordinamento fortemente centralistico che ovviamente trovò il Mezzogiorno lontano ed impreparato.

Infine va ricordato il clima di violenza e corruzione amministrativa in cui si svolsero alcuni avvenimenti di quegli anni come l'accaparramento di Opere Pie, Ricevitorie ed Esattorie comunali, nonché i larghi margini di manovra concessi a speculatori e affaristi nella esecuzione delle leggi di risanamento edilizio e di opere pubbliche in alcune città del Mezzogiorno.

È ben noto che l'evoluzione strutturale ed organizzativa delle attività produttive ha costituito la ragione fondamentale della trasformazione del mondo urbano ed ha caratterizzato, nelle sue diverse fasi, la scala e le forme dei fatti urbani, producendo, attraverso una ininterrotta dinamica espansiva, l'attuale geografia degli insediamenti.

Ed è in questi termini che si evidenzia la sostanziale labilità e fragilità dell'armatura urbana meridionale, lontana dagli accennati fenomeni di ammodernamento e diversificazione produttiva e nel contempo progressivamente slegata ed avulsa dalle funzioni tradizionali a causa della crisi che investe le attività e l'economia della zona, connessa a modelli ormai arcaici e superati.

Sotto l'aspetto più specificamente economico e sociale il mancato ammodernamento, al livello di una adeguata struttura produttiva, dell'e-

conomia locale ha determinato per più di un secolo un rapporto atipico tra forze di lavoro e fonti di reddito, continuamente soggetto a crisi per la generale instabilità dei fattori dell'equilibrio economico e sociale.

L'area napoletana, così come tutto il Mezzogiorno, è stata di conseguenza interessata da fenomeni demografici e sociali che si è tentato talvolta di interpretare quali positivi nel quadro di un riequilibrio tra risorse e popolazione ma che viceversa nella loro drammaticità e dimensione denunciano soltanto l'assenza o la scarsa efficienza della politica che avrebbe dovuto migliorarne o sanarne la condizione di sottosviluppo.

E certamente molto più che semplicemente dannosi in termini socio-economici, devono essere giudicati l'imponente emorragia migratoria fino a tutto il 1922, la politica di decompressione e di ricerca di nuovi spazi territoriali, la strategia di valorizzazione economica con la espansione coloniale del ventennio e le nuove ondate di emigrazioni interne al Paese o verso le altre nazioni europee del dopoguerra.

La situazione odierna di spopolamento di ampie fasce territoriali del meridione, ed in particolare delle zone collinari e montane dell'Appennino interno, è in definitiva il frutto di un disinteresse, di una miopia nella valutazione delle cause del sottosviluppo economico e di conseguenza negli interventi assunti, e forse di un cinico disegno che vedeva lo sviluppo del Paese realizzato al Nord ma pagato e sofferto dal Sud.

In quest'ultimo dopoguerra l'avvio di una politica di intervento dichiaratamente meridionalista da realizzare attraverso strumenti di carattere straordinario, non è stato sufficiente a risolvere i problemi dello sviluppo del Sud. In primo luogo perchè l'intervento straordinario si è rivelato spesso sostitutivo e non integrativo di quello ordinario ed in secondo luogo per le incertezze nel contenuto economico territoriale delle diverse iniziative. Il periodo interessato dall'intervento straordinario è stato così caratterizzato da varie fasi, differenti nelle finalità e nelle stesse strumentazioni, che tuttavia non hanno raggiunto risultato più consistente che quello di costituire sostegni temporanei di scarsa efficienza produttiva all'economia meridionale. Questi sostegni hanno in definitiva congelato la fase di arretratezza e di sottosviluppo, alleggerendo solo momentaneamente, perchè le cause "strutturali" erano inalterate, la pressione delle istanze di rinnovamento.

Certamente lo studio specifico dei fenomeni politici e sociali, ed in particolare di tutti i complessi e variatissimi aspetti del problema che va sotto il nome di "questione meridionale", coinvolge in maniera più sostanziale altre competenze e discipline, tuttavia un accenno, per quanto

generale e superficiale, è indispensabile per poter cogliere quegli specifici aspetti che potessero porsi in relazione con gli effetti più propriamente urbanistici che si intendono analizzare.

Tali effetti hanno una incidenza tanto maggiore per Napoli in quanto la città assume, all'interno del Mezzogiorno, un ruolo ed una rilevanza del tutto particolari, ai quali hanno fatto riscontro particolari dimensioni e caratteristiche degli interventi realizzati in essa a partire dal 1860.

Napoli, per la sua concentrazione insediativa che non trovava e trova riscontro al livello della circoscrizione meridionale, per la macroscopicità dei suoi problemi economici, igienico-insediativi, di attrezzature e servizi, e soprattutto per il suo ruolo di città "rappresentativa" del vasto hinterland che corrisponde, anche per motivazioni storiche, al Mezzogiorno continentale, ha infatti attirato consistenti interventi rivolti alla sua riqualificazione e al suo sviluppo.

Tale atteggiamento, nella politica economica e territoriale, da parte dall'Amministrazione centrale sembra voler fornire emblematicamente il riconoscimento formale - ma come visto purtroppo non sostanziale - della condizione e delle esigenze del meridione, interpretate e simboleggiate dalla città di Napoli.

Il risultato dei cospicui interventi, che possono interpretarsi come "dimostrativi" ma che non hanno mai attinto un carattere risolutivo delle gravi e molteplici contraddizioni e deficienze della città, è stato quello di accentuare e rafforzare, con motivazioni e circostanze nuove, l'attrazione e la polarizzazione che la città ha tradizionalmente esercitato sul territorio.

Così ancora una volta i problemi dell'hinterland, ed in specie di quello più interno, dell' "osso", e quelli della città e delle aree più immediatamente ad essa contermini si integrano ed autoesaltano a vicenda: allo spopolamento dell'una corrisponde l'addensamento ed il sovraccarico dell'altra con il corrispondente reciproco negativo condizionamento.

Napoli raccoglie così il duplice e poco invidiabile primato, tra le grandi città del Paese, della densità, dell'accentramento e della congestione (ai limiti ormai della paralisi fisica e funzionale e delle possibilità di civile convivenza) e contemporaneamente del sottosviluppo, della povertà, della carenza dei servizi, delle attrezzature, delle occasioni di lavoro, etc..

La complessità e il numero dei fattori e delle cause, e la diversa incidenza di ciascuna di esse nei riguardi della trasformazione della struttura urbana nel secolo che va dal 1860 al 1960, mettono in luce la difficoltà di definire ed interpretare l'evoluzione che le strutture urbane

hanno subito in questo periodo. Infatti taluni fenomeni, che altrove si sono manifestati con estrema evidenza e quindi in forma chiaramente identificabile, assumono a Napoli un aspetto atipico e sono così intessuti e quasi nascosti nella trama delle preesistenze da rendere veramente complesso il riconoscimento delle loro originarie individualità.

In rapporto ad una sua diversa evoluzione, o meglio involuzione, economica, Napoli è tra i pochi centri urbani europei che non sono stati investiti dal fenomeno dell'urbanesimo nella sua classica forma di espansione parossistica.

In effetti, Napoli, già dal 1860, attingeva una dimensione demografica molto ampia, dimensione raggiunta con lenti sviluppi, caratterizzati da notevoli oscillazioni. In termini insediativi la crescita della città per effetto della gradualità dello sviluppo demografico e contemporaneamente per effetto di una serie di vincoli, tanto naturali quanto "accidentali" - imposti questi ultimi direttamente e indirettamente in maniera più o meno consapevole e determinata - era risultata particolarmente compatta ed addensata, priva appunto di quelle aree di espansione caratteristiche della esplosione dell'urbanesimo moderno.

Forse nessuna trama cittadina "antica" quanto quella di Napoli è stata oggetto di così continue e consistenti stratificazioni, modificazioni, raffittimenti, etc., per cui talvolta in un unico edificio è possibile rintracciare e ripercorrere la storia, le epoche e l'evoluzione del complessivo insediamento urbano. Un consistente ampliamento dell'insediamento rispetto ai limiti tradizionali ed agli ostacoli sopra menzionati si è avuto solo in questo secondo dopoguerra che ha visto il dilatarsi dei confini urbani con il sorgere dei nuovi quartieri periferici disseminati, senza alcun disegno ed indirizzo ma solo in rapporto alla disponibilità di aree libere (speculative o pubbliche che fossero), lungo varie direttrici di espansione della città.

Comunque il più tipico aspetto urbanistico locale deve essere individuato soprattutto nel persistere di una chiara tendenza ad un lento e continuo incremento della popolazione che solo in parte può attribuirsi alla crescita naturale, mentre per il resto deriva da fenomeni di migrazione interna che hanno visto, fino ad un tempo ancora relativamente recente, un costante saldo migratorio positivo.

In questi ultimi anni sembrano prevalere le correnti migratorie verso l'esterno della città rispetto a quelle dirette all'interno, con ciò evidenziando da un lato una particolare situazione politico-normativa determinatasi nell'ultimo periodo relativamente alle possibilità di espansione in-

sediativa e, dall'altro, il raggiungimento di un limite tale di saturazione e congestione urbana da indurre quote crescenti di popolazione al trasferimento fuori della città, anche se soltanto nella fascia dei comuni satelliti immediatamente circostanti.

A parte la interpretazione e la significatività di fenomeni particolari quale quello ora citato, resta comunque come elemento fondamentale di riferimento tanto al 1860 quanto al 1960 la crescita continua, e si può dire regolare, fatta registrare dalla dimensione demografica cittadina.

Questo andamento dal 1860 si è perpetuato nel tempo malgrado i mutamenti registratisi nei rapporti tra la città, la sua regione e le restanti aree meridionali, con il venir meno della funzionalità tipica di capitale e dei benefici connessi (esenzioni fiscali, privilegi, etc.) nonché di buona parte delle possibilità di occupazione in quelle attività poco produttive e per certi versi parassitarie ma indipendenti da qualunque specializzazione e qualificazione (mestieri cosiddetti di comodo e di servizio).

Né si ebbe, come altrove, la sostituzione di questa forma economica largamente fittizia e tendente ad un inarrestabile decadimento con un'altra più aderente alle trasformazioni strutturali che si andavano affermando basate cioè su rapporti e fonti di lavoro concrete ed adeguate. Come è noto, l'errata politica economica del primo periodo della unificazione nazionale, concretatasi in un regime protezionistico particolarmente sfavorevole al Mezzogiorno (in un clima politico ed amministrativo certo non limpido), compromise le possibilità di una rapida evoluzione della società meridionale verso forme più moderne e funzionali. Nella tragica condizione di vita e di lavoro di gran parte della popolazione napoletana vanno individuate le cause di quei fenomeni che imposero i più significativi e consistenti interventi urbanistici dal 1860 in poi, ed insieme i motivi della loro intrinseca inefficacia.

Le strutture sociali e le organizzazioni economiche erano circoscritte, parziali e limitate alla città e ad un suo piccolo intorno, comunque erano sproporzionate all'ampiezza ed al livello delle reali esigenze della popolazione, ed arretrate rispetto alla progressiva avanzata civile che altrove, sia pure lentamente, si andava compiendo. Tutto ciò determinò da una parte l'urgenza di intervenire con operazioni di bonifica di situazioni di estrema precarietà igienica e sociale e dall'altra pose i limiti stessi dell'efficacia e della portata di tali interventi.

Questi interventi investirono la struttura urbanistica e quella edilizia ma lasciarono inalterata quella sociale ed economica, alterandone gli equilibri preesistenti, parziali e minuti, che erano appunto strettamente

connessi con la condizione residenziale eliminata (economia del vicolo, integrazione economica nell'ambito del vicinato).

Per valutare la reale e complessa entità dei principali interventi operati a Napoli a partire dal 1860, la portata ed incidenza dei dibattiti, delle proposte, dei progetti non realizzati, nonché per giudicare la validità dell'attività legislativa specifica del settore (sotto l'aspetto della tempestività, aderenza ed adeguatezza in rapporto alle situazioni) si è fatto ricorso ad un materiale assai vasto, che non ha solo il carattere descrittivo delle diverse componenti concorse alla formazione urbana, ma a cui si è voluto assegnare un implicito valore critico attraverso una sistematizzazione ed una comparabilità dei dati elementari.¹

A tale sistematica raccolta di elementi si è attribuito un significato strumentale, di subordinazione alla trama critico-interpretativa che si è posta in essere con il presente lavoro. In questo senso è chiaro come l'indagine possa assumere, oltre al valore di documento, un significato metodologico per la comprensione del processo di costruzione della realtà, intesa come entità dialettica in fieri, realtà nella quale l'attuale momento costituisce il campo di immediata e necessaria operatività.

Note

¹ Nel corso dello studio sono state infatti realizzate: una raccolta delle leggi e dei decreti che hanno influenzato le vicende urbanistiche ed edilizie della città dal 1860; una raccolta di scritti, pubblicazioni, articoli, studi, relazioni e progetti utili alla comprensione della storia urbana di Napoli nell'ultimo secolo; una raccolta di tutte le delibere di contenuto urbanistico ed edilizio del Consiglio Comunale di Napoli, dal 1860 al 1960. Le prime due raccolte sono riportate in Appendice al Capitolo X di questo volume; la raccolta delle delibere saranno oggetto di una successiva pubblicazione.

CAPITOLO II

VICENDE URBANISTICHE DI NAPOLI PRIMA DELL'UNITÀ

Napoli, fra tutte le città del nuovo Regno d'Italia, rappresentava l'esempio maggiore e più significativo di una situazione urbana caratteristica, a quel tempo ed in qualche misura anche oggi, dei centri del Mediterraneo centrale ed orientale: insediamenti urbani innestati in un tessuto economico, sociale e politico sottosviluppato ed involuto. Questa condizione sembra riconducibile a due ordini di motivi variamente e dialetticamente connessi tra loro: cause intrinseche (arretratezza nella conduzione delle attività agricole, strutture dei regimi di proprietà fondiaria legate alla permanenza protratta del feudalesimo), motivi geopolitici di più ampia portata (perifericità rispetto al cuore dell'Europa, effetti indotti dalla lunga permanenza di dominazioni straniere).

I rapporti tra la città ed il suo hinterland, costituito in pratica dall'intero Mezzogiorno continentale, sono di natura differente rispetto a quelli che si vanno intessendo e ramificando nelle altre maggiori città europee, ed in particolare nei nuovi centri industriali inglesi e dell'Europa centrale.

Nelle aree in via di sviluppo e di ammodernamento delle strutture economiche, i poli urbani - dalla seconda metà dell'ottocento - costituiscono anche i poli di una crescente agglomerazione produttiva ed umana, e si pongono quindi, per il cospicuo accumularsi di redditi e di prodotti, in posizione attiva rispetto alle regioni agricole. Napoli all'opposto, come altre città meridionali, non riesce ad aggiornare ed invertire il tradizionale rapporto campagna-città e resta in una posizione quasi parassitaria, bilanciando a stento, con attrezzature terziarie prevalentemente amministrative e di scarso livello produttivo, l'apporto economico generato dalle attività primarie.

Queste attività, non trovando sostegni economici sufficienti per una progressiva modernizzazione, si adeguano al basso profilo urbano, provocando un'ulteriore riduzione delle effettive possibilità di sviluppo globale. In più nel caso napoletano, fattori di tradizione e di struttura fanno sì che l'afflusso di popolazione dalla campagna alla città, motivata altrove sulla base di concrete possibilità e prospettive economiche e produttive, si verifichi egualmente gravando progressivamente sempre più una fragile e labile trama economica con la pressione di una domanda di attrezzature, servizi e lavoro a cui solo episodicamente ed in forma incompleta si è tentato di offrire risposta.

In effetti Napoli al 1860 presentava già in atto, oltre che in forma potenziale, le carenze derivanti dalla mancanza di linee di sviluppo reali ed autonome, integrate con il territorio. La stessa forma urbana rispecchiava tale assenza di motivazioni interne, mostrando un tessuto insediativo privo di direttrici e di prospettive di sviluppo preferenziali, oscillante intorno al nucleo antico e sempre centripetamente rivolto verso l'interno piuttosto che aperto verso sbocchi ed aree di espansione circostanti.

Già i successivi ampliamenti insediativi del primitivo nucleo greco-romano sono caratterizzati infatti da alternanze e discontinuità delle relative direttrici.

Senza considerare le difficoltà e gli ostacoli frapposti alla espansione urbana dalle accidentalità morfologiche del territorio - rilievi e zone paludose che formavano una ristretta e rigida delimitazione del centro insediato - che solo in tempi relativamente recenti sono state affrontate con appositi interventi ed in parte risolti, le ragioni che sono alla base della discontinuità e dell'incertezza riscontrata nella crescita della città restano praticamente le stesse, tanto nel periodo anteriore che per quello successivo al 1860.

Come prima della unificazione le alterne fortune delle numerose case regnanti trancarono frequentemente piani ed indirizzi appena in via di attuazione, così successivamente gli avvicendamenti amministrativi hanno sistematicamente frenato o rovesciato i programmi intrapresi, insabbiato studi e proposte, resi inoperanti piani regolatori, etc.. La gestione della città, precorrendo uno scadimento manifestatosi poi anche al livello nazionale, è stata quasi sempre intesa e praticata in termini di fazione e di potere prescindendo dai reali bisogni ed interessi della cittadinanza.

La politica urbanistica della città pertanto non ha visto, attraverso i logici e naturali avvicendamenti nell'amministrazione locale delle diverse forze, lo sviluppo di una dialettica dalla quale, per la contrapposizione



Tav. 1 **Napoli al 1860**

delle tesi, scaturissero soluzioni più valide ed efficaci. Si è assistito solo all'aggressione ed alla distruzione da parte della forza temporaneamente dominante di tutto quanto deciso od avviato da coloro che in precedenza avevano sostenuto le medesime responsabilità.

E spesso tale situazione fornisce l'alibi e si intreccia inestricabilmente con un gioco di interessi che certo nulla hanno a che vedere con una sana amministrazione della cosa pubblica. Le vicende degli strumenti di regolamentazione urbanistica di Napoli possono costituire un esempio significativo.

Il persistere, contro ogni logica, della variabilità ed incertezza nelle direttrici di intervento fondamentali anche dopo il 1860, ha determinato delle palesi incoerenze e difficoltà nello sviluppo urbano, come del resto si evidenzia più specificamente nell'esame delle principali vicende che hanno concorso al processo di formazione della città nel corso del periodo allo studio.

Dall'esame comparato delle cartografie disponibili all'epoca, e in particolare da quelle elaborate dal Ceva-Grimaldi e dal Giambarba è

possibile ricavare con sufficiente chiarezza il perimetro della città alla fine della dinastia borbonica (Tav. 1). È tuttavia utile aggiungere alla delimitazione ed individuazione fisica di questa realtà alcune considerazioni allo scopo di indicare i caratteri generali della condizione umana ed edilizia che tale perimetro racchiudeva.

In tal senso un rapido excursus delle principali vicende storiche ed urbanistiche che contrassegnarono la città prima del 1860 può risultare in buona misura chiarificatore.

Per tutto il periodo dell'autonomia del ducato - strenuamente conservata grazie ad un'accorta e fortunata politica, nonostante le pressioni dell'impero bizantino da una parte e della potenza longobarda, dall'altro - le espansioni del nucleo originario furono assai limitate e circoscritte appunto a causa dell'incertezza e fluidità della situazione politica del tempo.

I limiti rigidamente segnati dalle murazioni di difesa e la relativa ristrettezza delle aree libere che si offrivano all'edificazione, congiuntamente ad un leggero ma costante incremento della popolazione, imposero poco alla volta una progressiva alterazione ed intensificazione dei volumi preesistenti. Ciò avvenne sia mediante una sovrapposizione di nuove fabbriche a quelle - peraltro modeste - dei secoli della decadenza e del periodo romano, sia con l'utilizzazione ulteriore delle superfici scoperte e con l'occupazione di aree private e pubbliche¹. Non si trattò certo di rivolgimenti radicali - non ve ne erano né i motivi né la possibilità - ma di una somma di fatti edilizi che, pur riassumendosi in un processo di trasformazione ambientale graduale e solo parzialmente sostitutivo, non fu meno determinante di altri agli effetti della progressiva stratificazione e modificazione delle preesistenze.

Nei successivi periodi normanno svevo-angioino-durazzesco ed aragonese le espansioni furono senza dubbio di maggiore ampiezza, ma pur sempre sproporzionate alle accresciute esigenze della popolazione.

Queste espansioni - secondo la norma del tempo - avvenivano spontaneamente e al di fuori di ogni schema di coordinamento non legato a strette necessità militari. Anche il piano elaborato in epoca aragonese, di contenuto propriamente urbanistico e razionalmente impostato, fu interrotto all'inizio della realizzazione, quando ebbe fine il dominio della Casa di Aragona e con esso l'opera intrapresa da Alfonso, che "ampliò la città verso oriente con nuove mura e torri"².

In coerenza al gusto rinascimentale, il piano aragonese prevedeva l'ampliamento urbano verso oriente secondo uno schema a scacchiera,

che avrebbe continuato formalmente quello del nucleo originario. Di esso restano oggi testimonianze monumentali tra le quali la più significativa è costituita appunto dal complesso della murazione, e cioè quella che all'epoca si può affermare costituì, per motivi strategici e di sicurezza, la principale attrezzatura ed il presupposto per l'urbanizzazione dei suoli.

Si osserva in proposito che il rapporto di dipendenza tra opere di urbanizzazione ed espansione edilizia, pur nel profondamente mutato significato dei termini e nella diversa natura e rilevanza amministrativa e politica degli interventi (oggi civili ed allora quasi esclusivamente militari e strategici) era a quel tempo, anche se per necessità, operativamente più corretto.

Come è noto, ai nostri giorni, tale rapporto appare molto spesso invertito in quanto l'edificazione operata con interventi di edilizia privata - e purtroppo talvolta anche di quella pubblica - precede temporalmente l'opera di urbanizzazione dei suoli, con tutti gli sprechi e gli oneri aggiuntivi causati dalla mancanza di un programma specifico, a cui vanno aggiunti i disagi e le difficoltà derivanti agli utenti dall'assenza di servizi di prima necessità.

Lo stesso tipo di impianto ortogonale del piano aragonese fu ripreso da Don Pedro de Toledo nel definire il piano di espansione della città³.

In proposito si deve notare come il disegno di tale espansione urbana pur risultando il meno rispondente alla situazione altimetrica dei luoghi, era coerentemente ispirato a criteri di strategia e di economicità, comunemente validi nella pratica del tempo ed a maggior ragione per territori extra metropolitani, quali erano all'epoca quelli napoletani e meridionali per la dominazione spagnola.

L'espansione occidentale, infatti, arroccandosi alle falde del Vomero rispondeva a questi requisiti, non comportando tra l'altro rilevanti opere di difesa. In effetti, a causa dell'inversione delle direttrici di espansione insediativa avviata con tale realizzazione, la murazione aragonese restò, verso oriente, il baluardo difensivo più avanzato, oltre il quale non si ebbero ulteriori organiche fortificazioni.

Tale baluardo segnò, per un lungo periodo, il termine orientale dell'insediamento urbano, direzione verso la quale al contrario sembravano indirizzare naturalmente le condizioni morfologiche del suolo. I riflessi in termini insediativi ed urbanistici di ambedue i fattori (artificiale e naturale) che intervenivano così a condizionare l'espansione della città si manifestarono molto rilevanti e con conseguenze sempre più gravi al passare del tempo.

La crescita della città di Napoli tuttavia risultò sotto la dominazione spagnola relativamente più intensa che nelle epoche precedenti per una serie di fattori politici e, in maniera conseguente e concomitante, demografici, sociali ed economici. L'aspetto politico dell'espansione della città era legato alle necessità strategiche di rafforzare l'apparato difensivo di Napoli e del Vicereame aumentando le guarnigioni militari e completando le fortificazioni per far fronte ai rischi connessi all'allargamento su scala europea dei conflitti internazionali (in particolare tra Francesco I e Carlo V). Inoltre, l'ulteriore indirizzo politico prescelto fu quello di consolidare e rinsaldare il potere spagnolo su tutto il Mezzogiorno d'Italia, attraverso il richiamo in città dei baroni e della nobiltà terriera con il miraggio del conferimento di cariche e di una formale distribuzione di poteri. L'incremento del carico demografico pertanto, oltre che al saldo naturale attivo, fu legato alla presenza di truppe di occupazione ed al trasferimento e l'accentramento in città della classe nobiliare e del relativo seguito.

Tale circostanza se pone in evidenza, sotto l'aspetto sociale, una particolare qualificazione della città, segnata da due distinte classi ai due estremi opposti della scala sociale urbana (nobiltà e proletariato di servizio), e quindi con una particolare rarefazione delle classi intermedie e borghesi, segna, sotto l'aspetto economico, l'avvio di quelle attività genericamente terziarie, ma più propriamente servili, che come visto costituiranno anche in seguito un carattere specifico dell'economia cittadina.

In questo periodo si assiste inoltre al progressivo slittamento del Mezzogiorno verso posizioni sempre più periferiche nell'ambito politico-economico dell'Europa. Di contro, all'affermazione di vasti stati nazionali forniti di un buon grado di organizzazione, il Mezzogiorno, malgrado le sue consolidate tradizioni, si viene a configurare come vero e proprio territorio coloniale, per di più fisicamente isolato e distante dalla stessa potenza che ne teneva il dominio.

Il Mediterraneo occidentale da centro delle lotte, delle potenze e della cultura, vedeva spostarsi verso i Paesi ed i nuovi Stati Nazionali dell'Europa centro settentrionale il baricentro politico ed economico. La connessa espansione delle economie mercantilistiche, legate ad assi e centri di commercio a largo raggio, non influisce che di riflesso ed in maniera mediata e distante sul Regno delle due Sicilie che, per lo stesso motivo, assume il ruolo di provincia di frontiera nei riguardi della potenza mussulmana.

L'intervento spagnolo sulla città di Napoli, concretatosi principalmente nella creazione dei noti "quartieri", sotto l'aspetto urbanistico risultava funzionalmente idoneo e dal punto di vista igienico non mostrava, all'atto della prima installazione, caratteri negativi; infatti alla limitata larghezza delle strade si accompagnò una rispondente ridotta volumetria degli isolati.

Non molto più tardi però, e già dagli anni immediatamente successivi, si verificò un addensamento progressivo che peggiorò le condizioni igienico-edilizie della zona fino ad un livello deplorabile, al pari di quelle sociali, che tali erano state fin dall'impianto, per evidenti motivi, legati alla presenza delle soldatesche.

La Prammatica del 1566 e le sue successive conferme⁴, con la quale venivano severamente proibite le costruzioni *extra moenia* nell'ambito di un certo raggio dalle mura (considerate come un attentato alla sicurezza della città), consolidarono gli iniziali processi di progressivo affollamento e di degenerazione strutturale nel tessuto già vetusto, processi individuabili anche ai nostri giorni e caratteristici di una generale situazione di degrado edilizio ed urbanistico.

Tali bandi, rimasti in vigore fino al 1718, allorché mutate esigenze o teorie strategiche ne permisero l'abolizione, presentarono un'incidenza determinante nella formazione del volto urbano dell'epoca, tuttora sensibile ed apprezzabile nella struttura attuale della città.

In epoca successiva un'ulteriore disposizione normativa, emanata questa volta non certamente con intenti militari o strategici ma secondo un indirizzo mirante ad introdurre fattori di modificazione e di evoluzione sociale, risulterà un elemento del pari rilevante nel determinare lo stato di declassamento e di abbandono di una parte cospicua del patrimonio edilizio cittadino.

Il provvedimento citato, che per molti altri versi ebbe risultati generalmente benefici, riguardava l'abolizione dei privilegi feudali e fu attuato nel periodo "francese", tra il 1806 ed il 1815. A seguito della riduzione o della eliminazione di alcune rendite parassitarie, i patrizi napoletani furono a poco a poco costretti a ridimensionare le spese e le attrezzature di rappresentanza ed a sfruttare, almeno in parte, i cospicui patrimoni immobiliari urbani, cedendo in fitto a famiglie meno abbienti ed ad artigiani le parti meno nobili dei palazzi (cantine, suppeni, scuderie).

Naturalmente, con gli anni lo sfruttamento venne esteso sempre più fino a destinare tutto l'edificio ad abitazioni e laboratori, di dimensione minima e precariamente adattati.

Nel tempo questo processo non si arrestò a questo livello ma provocò l'ulteriore utilizzazione delle vecchie fabbriche a mezzo di sopraelevazioni, ampliamenti, costruzioni accessorie su aree scoperte, dilatando le volumetrie originarie e riducendo a livelli infimi una condizione abitativa già precaria e gravemente insufficiente.

La mancata manutenzione da parte dei nuovi inquilini che si sentivano estranei a responsabilità del genere - anche perché spesso sprovvisti di mezzi economici sufficienti - ed il disinteresse e la visione eminentemente speculativa del problema da parte dei proprietari, provocò l'ulteriore scadimento della vecchia edilizia aulica, le cui condizioni divennero col tempo non dissimili da quelle dei tanti tuguri circostanti esistenti.

Il periodo della dominazione borbonica fece segnare, così come in buona misura i precedenti, uno scarso interesse per la condizione abitativa e più in generale per la struttura urbanistica della capitale del Regno delle due Sicilie.

La dignità, l'importanza e la veste di "vertice" urbano di quello che all'epoca era territorialmente il più vasto stato della penisola, furono affermate e riconosciute pressoché esclusivamente attraverso la realizzazione di opere rappresentative o di pubblica utilità. L'attività in tal senso promossa da Carlo di Borbone ancorché inferiore - come sostiene Michelangelo Schipa - a quella solitamente attribuitagli dalla tradizione popolare, fu tuttavia di notevole rilievo, ed altrettanto può dirsi, anche se su un piano più modesto, di quella di suo figlio Ferdinando.

In seguito, nel periodo di interregno francese, la città si giovò delle opere promosse da Murat, tra le quali si segnala l'apertura della Via Posillipo (nell'anno 1808, ma completata fino a Bagnoli nel 1830) e del primo tratto della via di Capodimonte, con il grandioso ponte della Sanità (nel 1810). Più tardi ancora, Ferdinando II provvide all'apertura del corso Maria Teresa, oggi Corso Vittorio Emanuele (nell'anno 1853, praticabile però ancora al 1860 soltanto fino a Cariatì), di una parte di Via Duomo e della strada che da piazza S. Francesco porta all'Albergo dei Poveri⁵. Le numerose opere di pubblica utilità realizzate tra il 1734 e il 1860, furono episodi circoscritti, i quali, pur conferendo a taluni punti della città una maggiore dignità architettonica, lasciarono intatte le sue deplorevoli condizioni igieniche e sociali.

Al 1860, la drammatica situazione urbanistica e l'insufficienza del patrimonio edilizio costituivano un aspetto particolarmente grave della condizione cittadina, messa ancor più in evidenza dal fatto che - a seguito della unificazione - la situazione napoletana poteva essere comparata con

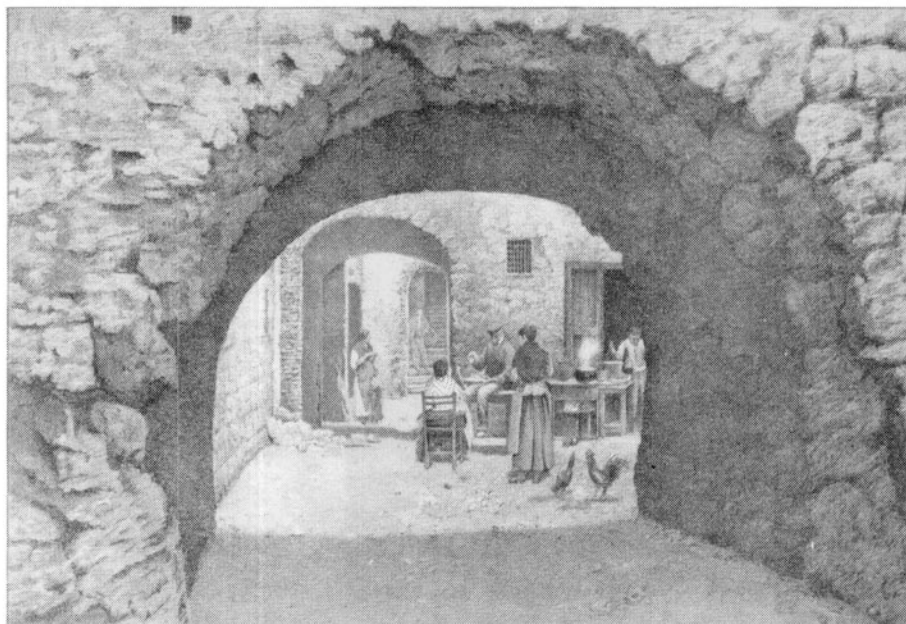


Fig. 1 Fondaco Avolio alla Giudecca Grande
(da Raffaele D'Ambra, "Napoli Antica")
Ediz. R. Cardone. Napoli 1889

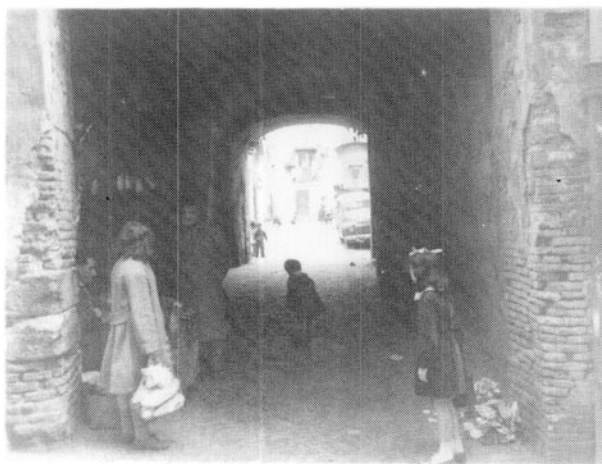


Foto 1 L'ingresso al fondaco S. Gregorio Armeno



Foto 2 Interno del fondaco S. Gregorio Armeno



Foto 3 Fondaco S. Paolo



Foto 4 Fondaco S. Paolo



Foto 5 Interno del fondaco S. Nicola

le condizioni delle altre principali città italiane. In queste ultime l'innegabile squilibrio tra popolazione e residenze, che accompagnava la trasformazione economica e industriale in atto e l'inizio dell'urbanesimo, originava il sorgere delle prime iniziative nel campo dell'edilizia sovvenzionata (associazioni filantropiche destinate, per la spinta delle istanze sociali, a dar luogo ai vari Istituti).

A Napoli invece, dove il problema della casa popolare assumeva importanza e dimensioni massime, si può affermare che non si originò alcun concreto indirizzo di intervento. A ciò si aggiunga che la pur sterile attenzione posta al problema dagli uomini più sensibili e di cultura del tempo, non andarono al di là di una visione parziale e settorializzata che non coglieva appieno i riflessi ed i condizionamenti esistenti tra condizione abitativa e contesto economico-sociale della città. Alla complessiva situazione di scadimento della consistenza edilizia, si sommava, per gli stessi motivi, la deficienza dei servizi pubblici di approvvigionamento idrico (gli acquedotti del Bolla e del Carmignano⁶ erano infatti del tutto inadeguati alle esigenze), e la totale mancanza di una rete di collettori per lo smaltimento delle acque nere (piovane e non) che avveniva disordinatamente e spesso allo scoperto.

D'altra parte, il grado di affollamento mediamente sempre elevato, e il costantemente basso livello di abitabilità presentavano punte parossistiche e valori negativi al di là di ogni limite immaginabile per le abitazioni più povere, sfornite di ogni sussidio igienico, formate nella maggior parte dei casi da un unico ambiente ad uso promiscuo di dimensioni minime, se paragonate al numero degli occupanti, prive di qualunque caratteristica e condizione di abitabilità.

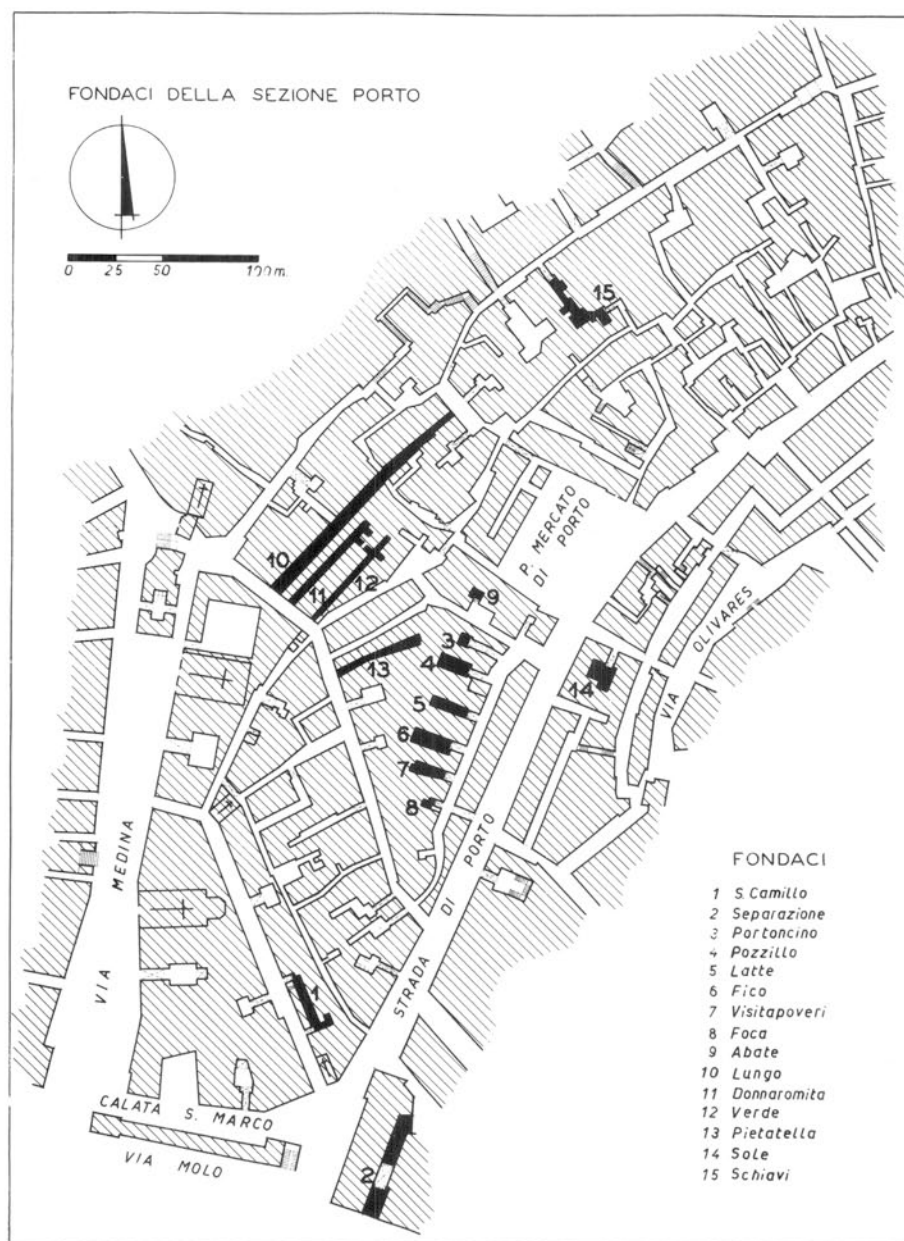
Non solo i locali più miseri, ma perfino le grotte erano adibite ad alloggi⁷; i ben noti "bassi", ancora oggi esistenti, erano numerosi, ma il poco invidiabile primato delle condizioni di inabitabilità era detenuto dai "fondaci" che il Villari descriveva come un androne "senza uscio di strada ed un piccolo cortiletto... i quali mettono in una grandissima quantità di pessime abitazioni... le quali tutte, e specialmente quelle in terreno, sono prive di aria, di luce ed umidissime" (Tav. 2 e 3).

È ancora da ricordare, a campione di una diffusa condizione residenziale più che precaria, la zona dei vicoletti di Santa Lucia, dove ventimila persone, in massima parte marinai e pescatori, vivevano in condizioni di grave disagio e di grande promiscuità.

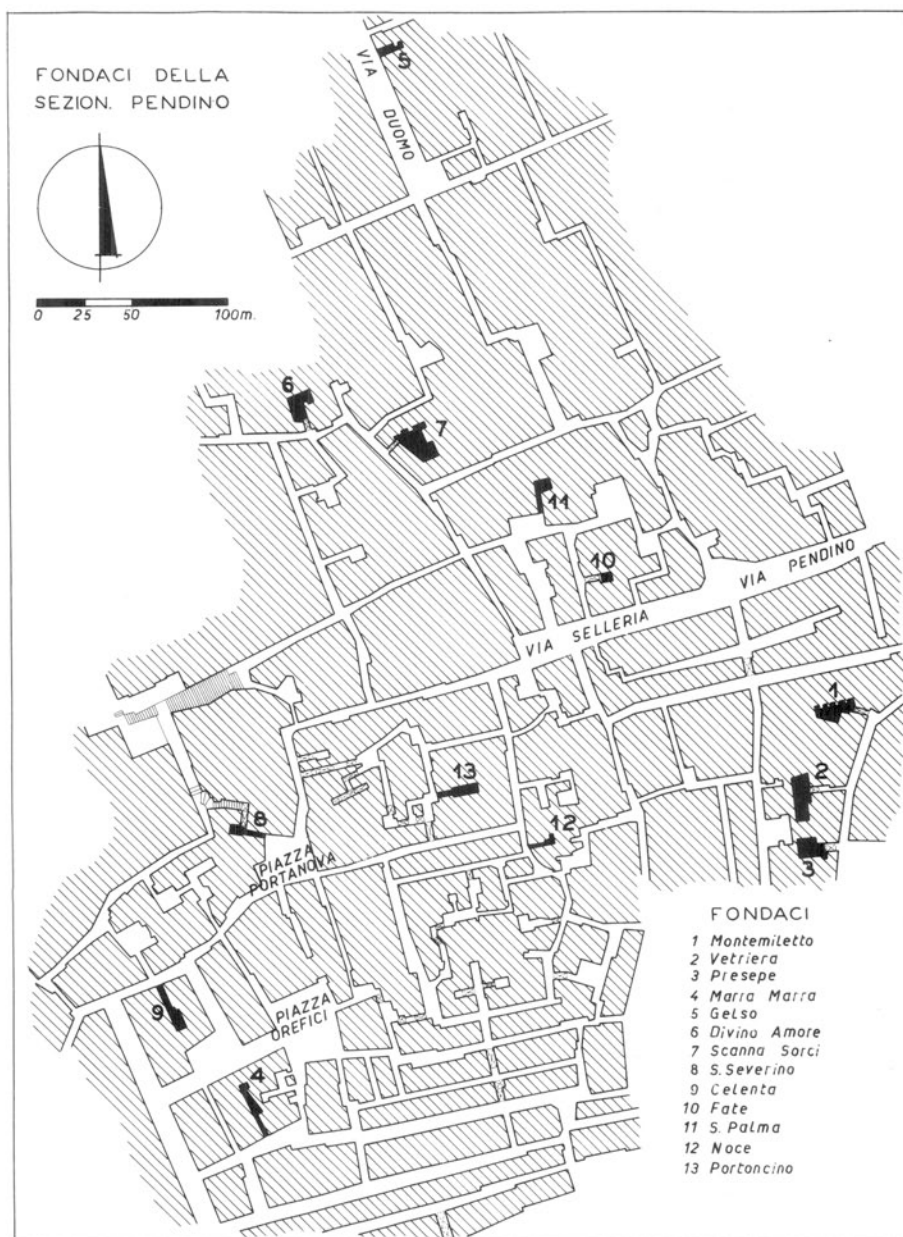
Un'altra testimonianza - relativa all'anno 1867 -, tanto più significativa perchè vale a documentare anche la cultura urbana del tempo, sui

problemi della bonifica delle situazioni abitative malsane, mette in luce i punti di vista, i criteri e la stessa atmosfera psicologica che vigeva all'epoca.

In risposta ad una nota comparsa sul giornale "L'opinione", così scriveva Giuseppe Settembrini: "Per ottenere la riforma edilizia della nostra città si deve bonificare i bassi quartieri abbattendo su larga scala gran numero delle isole dove è più fitto e più sozzo il fabbricato per dare aria, luce e passaggio, evitando con ogni studio i tagli dei vecchi edifici, per non ricostruire le rimanenti parti a spese del Comune. Però prima di demolire le case vecchie si deve edificare le nuove, di forma semplice, comode, salutarie, di altezza determinata, e senza quelle micidiali e fetide abitazioni terrene sporgenti sulle vie, per non vedere ripetuti gli inconvenienti lamentati da tutti".⁸



Tav. 2 **I fondaci della sez. Porto**
(dal Progetto di bonifica dei fondaci della città di Napoli. 1877)



Tav. 3

I fondaci della sez. Pendino

(dal Progetto di bonifica dei fondaci della città di Napoli. 1877)

Note

¹“Nel vecchio centro non si è soltanto operata quella intensificazione verticale che viene comunemente ricordata dagli urbanisti, ma anche una non meno estesa intensificazione orizzontale che giunse talvolta a cancellare intere strade includendole nell’area edificabile o a scavalcarne dei tratti, qua e là, creando i cosiddetti supportici”. (Cfr. ROBERTO PANE - *Il monastero napoletano di S. Gregorio Armeno* - Napoli, 1957).

²Cfr. MICHELANGELO SCHIPA - *Cenno storico di Napoli nella monarchia angioino-aragonese*.

³“Al Viceré Toledo, Napoli dovette il suo risanamento edilizio ed il maggior ampliamento con l’apertura della magnifica strada che da lui prese nome e con la costruzione di tutti i quartieri a ponente della nuova via”. (Cfr. MICHELANGELO SCHIPA, *op. cit.*)

⁴Le prammatiche “De Aedificiis prohibitis” meritano una particolare citazione perché costituiscono un singolare documento anche di costume. Il rispetto assoluto del divieto di costruire “vicino alle muraglie dalla parte di dentro per ispatio di canne trenta, e dalla parte di fuori di dette muraglie di duecento canne”, legato, nelle teorie strategico-urbanistiche del tempo, alla difesa delle sorti della “Fedelissima città”, è ritenuto di tale importanza da indurre i viceré ad emanare più di una conferma ai precedenti “banni” in tal senso, proibendo “a tutte e qualsivoglia persone di qualsivoglia stato, grado e condizione si siano” di contravvenire ad essi “sotto la pena di tre anni di relegazione, se sarà Nobile, e se sarà ignobile, di tre anni di galera, et altra pena a nostro arbitrio riservata...”

⁵Ai “meriti” di Ferdinando II, accanto alle opere già citate, va aggiunta, quale prima apertura di una problematica relativa all’insediamento ed alla condizione residenziale, quella della istituzione di un Consiglio Edilizio, presieduto dall’Intendente della Provincia.

⁶“Distrutti quasi completamente i grandiosi acquedotti costruiti dai Romani, Napoli veniva rifornita di acqua potabile, oltre che dalle locali sorgenti, dall’antichissimo “Acquedotto della Bolla”, che aveva origine nella valle del Sebeto, in territorio del Comune di Pomigliano d’Arco. Nel 1627, come ricorda Biagio Pavesio nel suo accurato studio sugli acquedotti di Napoli, sotto il governo del duca d’Alba, per provvedere ai bisogni della città che andava sempre più estendendosi e popolandosi, un ricco patrizio napoletano, Cesare Carmignano, con la collaborazione dell’ing. Ciminelli, prese la benemerita iniziativa di costruire a sue spese un nuovo acquedotto per convogliare a Napoli le acque che scaturivano da una sorgente presso S. Agata dei Goti. Il nuovo acquedotto, detto del Carmignano, - ultimato nel 1629 - “in alcuni tratti coperto e rivestito in muratura, in altri semplicemente arginato nella terra, dopo S. Agata si allacciava allo Isclero, fiumicello che raccoglieva le acque di tante piccole sorgenti sue tributarie, lungo i territori di S. Martino, Cervinara e Parolise nel bacino del Montesarchio”. Ma anche con la costruzione del nuovo acquedotto il vitale problema dell’approvvigionamento idrico cittadino non poté dirsi risolto. Numerosi progetti vennero redatti durante il regno dei Borboni, ma, fino alla prima metà dell’ottocento, Napoli era sempre alimentata - oltre che dalle piccole sorgenti e dai pozzi - dalle insufficienti acque della Bolla e del Carmignano”. (Cfr. FELICE DE FILIPPIS, *Piazze e fontane di Napoli*. A cura dell’Azienda Autonoma di Soggiorno Cura e Turismo. Tip. Gennaro D’Agostino. Napoli 1957).

⁷Fra queste tristemente famose erano la grotta degli Spagari - cui Ferdinando Russo ha dedicato alcuni noti sonetti - alle Rampe Brancaccio, e l’altra sul Corso Vittorio Emanuele, presso la chiesa del S. Sepolcro, nelle quali venivano lavorate cordicelle e bottoni di osso, ma che servivano contemporaneamente come ricovero ed abitazione.

⁸Cfr. GIUSEPPE SETTEMBRINI, *La riforma edilizia della città di Napoli*. “L’opinione” n.31, Napoli, gennaio-febbraio 1876.

CAPITOLO III

IL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO

La situazione edilizia ed abitativa di Napoli, pur essendo legata a circostanze ed eventi dei quali si è tentato di evidenziare la successione storica, era sostanzialmente connessa all'intera struttura socio-economica e produttiva della città, nel contesto della più ampia problematica del Meridione.

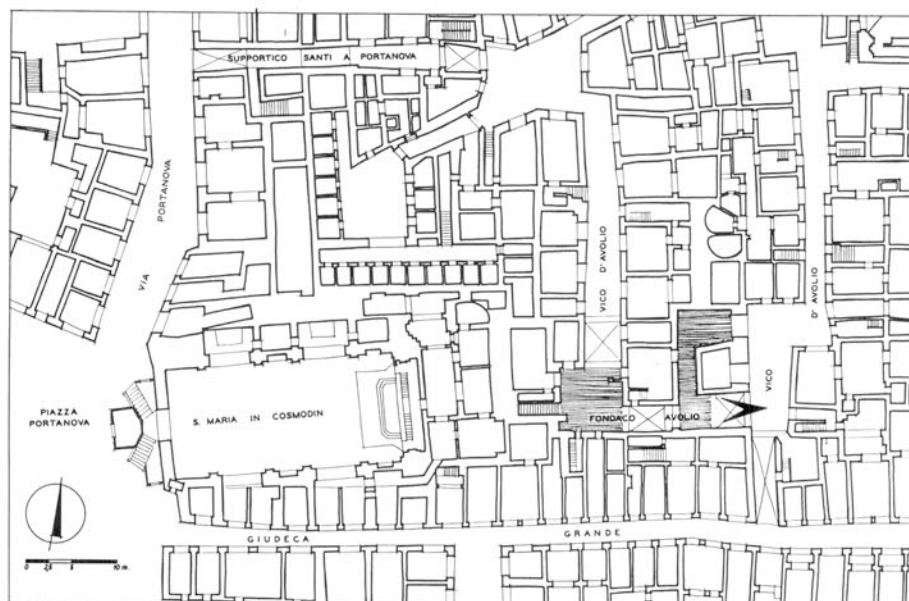
In particolare l'aspetto demografico e quello delle specifiche funzioni e caratteristiche delle attività economiche devono essere riconosciuti quali ulteriori fondamentali fattori della situazione e del divenire della urbanistica napoletana.

Pertanto si è considerato opportuno riprendere ed ampliare alcune delle notazioni già riportate precedentemente al fine di ricostruire più organicamente un quadro della dinamica economico-sociale che caratterizza Napoli fino al 1860, aprendo il campo a qualche particolare osservazione e giudizio.

L'andamento demografico della città di Napoli è stato sempre contrassegnato da una notevole eccedenza della natalità sulla mortalità, almeno ovviamente di circoscritte discontinuità dovute ad eventi eccezionali (guerre, epidemie, carestie).

Tuttavia l'aumento progressivo della dimensione demografica del centro, soprattutto in talune epoche, non scaturiva esclusivamente dai saldi naturali della popolazione.

L'effetto delle immigrazioni provenienti dalla provincia, dalla regione e dall'intero Mezzogiorno cominciarono a farsi avvertire in misura sensibile già in epoca vicereale. In questo periodo l'accentramento della vita politica ed amministrativa determinato dalla creazione di una corte e di tutti gli uffici connessi alla vita ed alla funzione di questa, fece risentire



Tav. 4 Ubicazione del fondaco Avolio
(dalle piante al 200 del progetto esecutivo del "Risanamento")

i suoi effetti sulla capacità attrattiva della città da una parte, e sull'instaurarsi di nuovi rapporti ed attività economiche nell'ambito urbano dall'altra.

In particolare, accanto alle nuove fonti di lavoro nel settore terziario e nelle attività amministrative, il trasferimento in città della nobiltà possidente, dell'apparato di corte e della burocrazia amministrativa determinarono notevoli possibilità di occupazione ed un'abnorme espansione dei mestieri cosiddetti "di comodo" con uno spiccato carattere parassitario.

La immigrazione dei "regnicoli" va in buona sostanza soprattutto attribuita, oltre che a vantaggi derivanti da un particolare regime fiscale della capitale¹, a queste larghe ma imprecisate fasce di lavoro subordinato, ben presto affollate in misura inverosimile².

Tra gli altri fattori che possono concorrere a delineare un quadro della condizione cittadina, sotto l'aspetto economico-produttivo quanto sociale, si vuole richiamare - per i suoi riflessi di costume che non per la stessa ampiezza del fenomeno - anche l'influenza esercitata dall'attività turistica che, iniziata in misura sensibile nel secolo XVIII, ha assunto successivamente un rilievo sempre più consistente nell'economia cittadina³ ed

ancor più in quello di intere ampie zone regionali (le isole del Golfo, la penisola sorrentino-amalfitana, etc.).

Nel settecento, Napoli assunse una posizione di rilievo nell'ambito della cultura europea, e fu meta, da allora, di un turismo di élite - intellettuale ed economica - che direttamente ed indirettamente generava occasioni di lavoro e di reddito.

Le possibilità di occupazione tuttavia solo in minima parte venivano ricondotte ad effettive attività produttive, mentre nella maggior parte dei casi traevano sostentamento dallo sviluppo del turismo persone prive di qualsiasi qualifica o capacità professionale che si avvicinavano ad esso per sfruttarne le opportunità e, come ancora si usa dire, per esercitare "l'arte di arrangiarsi".

Agli aspetti positivi connessi alla utilizzazione, attraverso il turismo, di risorse storico-ambientali e culturali - le poche che costituiscono il patrimonio della città - si sommavano altri negativi. Questi influenzavano le abitudini e gli atteggiamenti della popolazione nei confronti dei sempre gravosi problemi della sopravvivenza, i cui riflessi possono essere colti, con le debite differenziazioni connesse all'evoluzione dei tempi, ancora ai nostri giorni.

Del resto, la considerazione di tali aspetti negativi che testimoniano dell'esistenza del problema anche in epoche successive, impegnò anche il pensiero del più noto statista italiano dell'ottocento, il conte di Cavour, che scriveva: "La presenza tra noi di un gran numero di stranieri è certamente fonte di vantaggi, ma è altresì causa di inconvenienti. I rapporti tra taluni abitanti e le persone ricche ed oziose che in qualche modo essi sfruttano per vivere, sono poco favorevoli allo sviluppo di abitudini operose e moralmente sane; essi generano uno spirito di astuzia e di servilismo, funesto al carattere nazionale. Ritenendo noi fondamentale, per un popolo, il sentimento della propria stessa dignità, ci lasciamo poco impressionare da quei profitti il cui prezzo sono l'insolenza e l'alterigia. Senza punto voler arrestare quel progressivo movimento che spinge gli stranieri verso l'Italia, noi lo riterremo però effettivamente vantaggioso per essa solo quando essendo in grado di farne a meno, grazie al progresso della propria industria, l'Italia potrà impostare tali rapporti su di un piano di perfetta parità"⁴.

La ambigua e precaria economia della città di Napoli rappresentava comunque una attrattiva considerevole sulle popolazioni delle aree agricole della regione e, più in generale, del Mezzogiorno a causa di una condizione rurale estremamente arretrata e misera.

A conferma di ciò si consideri che gran parte delle pianure costiere, che attualmente costituiscono la principale base produttiva del settore - anche per essere potenzialmente già irrigue - risultavano impaludate fino alle porte stesse della città per l'abbandono dovuto alla fuga delle popolazioni di fronte alle incursioni piratesche. D'altra parte l'agricoltura collinare e montuosa, sottoposta ad un regime proprietario ancora in buona parte di tipo feudale ed a metodi di conduzione arcaici ed irrazionali, consentiva alla popolazione, che da essa traeva sostentamento, solo una economia di mera sussistenza.

Comprensibile è dunque l'aspirazione che spingeva - allora come negli ultimi decenni, con motivazioni solo in parte differenti, ma con dimensioni di gran lunga superiori - all'inurbamento quote di popolazione disposte a sopportare anche i gravi disagi di una condizione abitativa di assoluta inadeguatezza.

Si potrebbe forse portare un paragone tra quanto avvenuto a Napoli a partire dall'epoca vicereale, per la dimensione delle migrazioni e per la più che precaria condizione degli insediamenti e dei sobborghi, con quanto accaduto in seguito alla prima esplosione industriale nei paesi centro e nord europei.

Tuttavia la capacità attrattiva e la tragica condizione insediativa, nel caso delle grandi città europee, erano legate ad eventi che presentavano al loro interno una capacità ed una dinamica, soprattutto economica ma anche sociale e civile, tali da porre i sacrifici e le sofferenze del momento in una prospettiva di evoluzione e di miglioramento.

Nella città di Napoli la condizione dell'economia locale e le stesse prospettive socio-economiche che si sarebbero successivamente aperte conducevano invece soltanto al ristagno o ad una ulteriore involuzione della situazione. In tale contesto l'inserimento delle masse di immigrati non poteva avvenire nella struttura socio-economica, statica ed arretrata, della città che in modo precario, approssimativo ed in una parola parasitario già visto ed esemplificato in precedenza.

Tuttavia può risultare di valido ausilio alla individuazione di un carattere e di una condizione economica, la considerazione sulla base di attendibili dati ed elementi, della ripartizione della popolazione nei vari settori di attività e nelle varie categorie professionali.

Il censimento del 1838, riportato dal Galanti⁵ fornisce al riguardo alcuni dati ufficiali il cui esame consente di formulare interessanti osservazioni, la cui validità può considerarsi abbastanza estesa nel tempo⁶.

In questa data, sul totale della popolazione pari a 336.302 abitanti, gli occupati rappresentavano una percentuale del 41,6%.

Appare singolare che tra le occupazioni fosse registrata da una parte la invidiabile condizione di possidente e, dall'altra, quella assai meno desiderabile, di mendico e vagabondo. L'incidenza dei primi, sul totale delle attività, raggiungeva un valore di oltre l'11% mentre per i secondi era pari quasi all'1%.

Il dato più significativo è quello che riguarda gli occupati nei mestieri di comodo e di servizio, la cui categoria costituiva quasi la metà (46,9%) della popolazione attiva. È appunto a questa categoria, nella quale ricadono garzoni, cocchieri, domestici, etc., che devono ricondursi tutti quei mestieri, impieghi, occupazioni minute e scarsamente produttive - o del tutto improduttive - delle quali si è fino ad ora parlato⁷.

La collocazione della popolazione attiva nei vari settori economici, e soprattutto l'incidenza eccessiva delle categorie parassitarie, rappresenta un probante e significativo elemento atto a delineare e definire la condizione economica e sociale della città. È opportuno comunque ai fini di un più completo - anche se necessariamente sintetico - giudizio, a tale primo elemento affiancare alcune considerazioni relative anche al patrimonio delle risorse nei vari campi produttivi, da quello agricolo a quello manifatturiero a quello, ancora, dei commerci e servizi, in particolare per quanto riguarda i rapporti economici della città di Napoli con il suo immediato hinterland.

Occorre comunque premettere a tale proposito che se alcune caratteristiche dell'area immediatamente circostante Napoli possono essere considerate estendibili anche ad altre zone del Mezzogiorno, un discorso più generale sulle suscettività dell'intero Regno delle due Sicilie giungerebbe a risultati certamente notevolmente differenti, in particolare con riferimento all'accertata variabile e profondamente differente fertilità delle varie zone geografiche che costituiscono la realtà territoriale.

L'Italia meridionale, infatti, è sempre stata caratterizzata dalla diffusa frammentarietà delle situazioni locali⁸ che, per sviluppi sociali e suscettività naturali, si situano a livelli differenti. Per trarre alcune indicazioni e notizie circa le attività economiche della città intorno alla metà dell'800 si è fatto riferimento al volume "Napoli e luoghi celebri delle sue vicinanze"⁹, che, nonostante presenti le caratteristiche di una pubblicazione palesemente celebrativa, tuttavia fornisce alcuni elementi di sicuro interesse.

Per quanto riguarda la coltivazione delle campagne suburbane di Napoli, e di quelle "che se ne scostano fino ad un quattordici miglia", la

situazione si presentava - secondo la pubblicazione richiamata - come esemplare. La fertilità del suolo e le colture avvicendate con diversi sistemi di rotazione consentivano anche tre raccolti all'anno.

In particolare il panorama produttivo era notevolmente ampio in quanto oltre alle colture orticole, ricche e variate, e legate al mercato di consumo locale, comparivano colture industriali quali quella del "lino fino" e dello "scampiè" (canapa); i terreni vulcanici vesuviani erano invece tenuti prevalentemente a vigna o a frutteto tanto nelle "terre vecchie" quanto nelle "terre di fuoco", mentre nella penisola sorrentina, oltre le prime coltivazioni di agrumi, erano largamente diffusi gli uliveti.

Quanto c'è da aggiungere alle notizie riportate è relativo alle condizioni, non altrettanto felici e positive, di ampie zone di territorio, anche immediatamente circostanti la città, per le quali, le urgenti opere di bonifica intraprese attraverso la realizzazione dei Regi Lagni, non avevano completamente eliminato l'impaludamento.

Tra queste occorre ricordare la fascia territoriale a nord, interposta tra Napoli e Caserta, con il noto "pantano" di Acerra, l'area a nord-ovest della piana canapicola, verso il fiume Volturno, che iniziava già immediatamente dopo Pozzuoli lungo la fascia costiera di Licola, ed ancora l'area già quasi urbana all'epoca, posta ad oriente della città, lungo il fiume Agueno.

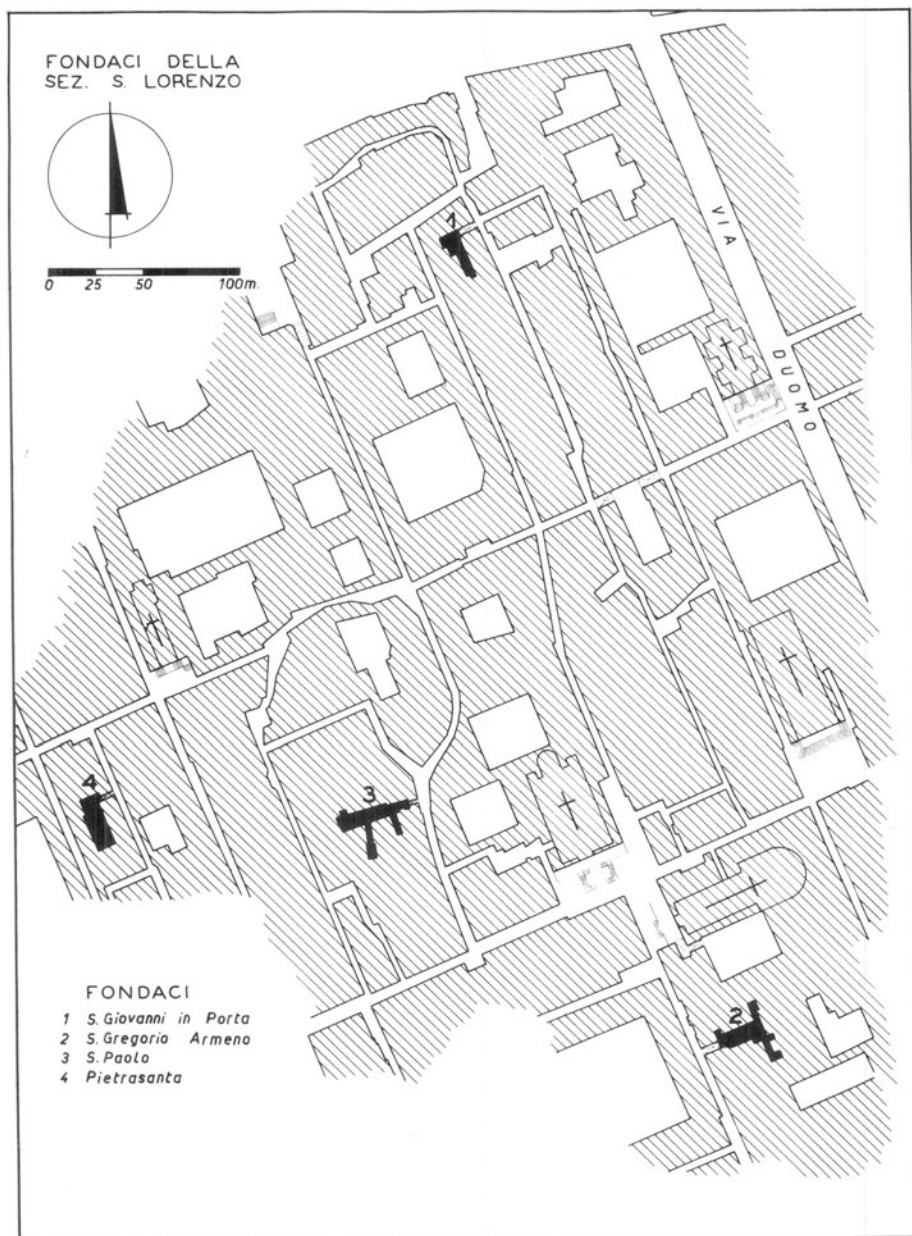
Nel panorama agricolo questa volta di una più ampia fascia di influenza della capitale del Regno delle due Sicilie, c'è da ricordare le condizioni dell'entroterra appenninico, per le quali una agricoltura cerealicola estensiva, ma soprattutto una pastorizia tradizionale ed arcaica, non consentivano che una magra economia di sussistenza.

Si vede dunque come, ad alcune località e particolari "isole" di agricoltura ricca e progredita, facessero riscontro condizioni profondamente diverse, diffuse e generalizzate per gran parte del Mezzogiorno.

Durante la dominazione Normanna e Sveva, nel secolo XII e nella prima metà del XIII, prevaleva la piccola proprietà e nelle regioni successivamente caratterizzate dal latifondo, dalla malaria e dal dominio feudale, viveva una popolazione laboriosa ed opulenta.

"Sotto i Normanni e gli Svevi la nobiltà fu tenuta a freno e talvolta anche oppressa; gli ecclesiastici ebbero ricchezze e poteri molto limitati. Il feudalesimo vero e proprio entra nel Mezzogiorno con gli Angioini"¹⁰.

La nobiltà feudale uscì più forte dalle interminabili guerre di successione tra Angioini, Durazzeschi ed Aragonesi, guerre che al contrario avevano dissanguato le altre classi: "I piccoli proprietari scomparvero, la



Tav. 5 I fondaci della sez. S. Lorenzo
(dal Progetto di bonifica dei fondaci della città di Napoli. 1877)

campagna si spopolò, le terre comuni vennero usurpate... alla fine del secolo XV la rovina delle classi medie era definitivamente compiuta”¹¹.

La dominazione spagnola aggravò ulteriormente la situazione per effetto della sovrapposizione alla nobiltà locale della nuova nobiltà, determinata ad acquisire spazio e potere con tutti i mezzi leciti ed illeciti e, come quasi sempre avviene, a scapito proprio delle classi più deboli ed indifese.

Le industrie manifatturiere comprendevano principalmente quelle del settore tessile, quali i “lavori di lana” e di altre fibre (cotone, lino, canapa, etc.).

Le industrie tessili, come è noto, sono da annoverare tra quelle attività che hanno promosso la rivoluzione industriale: le industrie partenopee invece non presentando sufficienti collegamenti con il settore meccanico e restando al contrario sostanzialmente legate a tecnologie produttive tradizionali non erano riuscite ad assolvere allo stesso ruolo di promozione e sviluppo dell’intero ramo industriale manifatturiero.

Altri settori di rilievo nel campo produttivo della città e dei dintorni devono considerarsi, oltre alle attività cantieristiche navali, quelli della lavorazione di “cuoi e di pelli” ancora oggi rinomate, della produzione di cera e stearina, di carta, di vetro, di ceramiche e terracotte. La gran parte di tali attività era contrassegnata da dimensione ed organizzazione produttiva tipicamente artigianale.

Si può rilevare poi come la gamma dei prodotti, cui davano origine i settori più consistentemente presenti nella realtà economica della città, rispondeva e sottolineasse la frattura ed il divario esistente tra le classi sociali. Questi prodotti erano orientati al soddisfacimento da un lato di esigenze di consumo elementari e comuni espresse dal proletariato e sottoproletariato urbano e dall’altro di una domanda di generi di lusso connesse al tenore di vita delle classi più abbienti e/o nobiliari.

Esemplare, ai fini del riconoscimento dell’atteggiamento all’epoca vigente nei confronti delle attività economiche manifatturiere della città, è la considerazione di quella industria della seta, vanto precipuo del Regno che doveva la sua larga fama alla Colonia della Repubblica di San Leucio.

L’organizzazione di un importante centro “sperimentale” per la produzione di seterie e drapperie di qualità, attraverso l’importazione di tecnologie al tempo notevolmente avanzate e la stessa realizzazione in connessione di una struttura sociale “ideale”, corrisponde esclusivamente ad un intento illuministico che esaurisce in se stesso la sua funzione, senza influenzare in alcun modo il contesto produttivo “esterno”. In un campo

molto diverso una analogia potrebbe essere stabilita con un altro intervento di “avanguardia”, questa volta nel settore dei servizi di trasporto: la realizzazione della ferrovia Napoli-Portici.

È noto che questa fu la prima ferrovia installata in Italia, ma è interessante rilevare come la sua realizzazione fosse intesa e rispondesse precipuamente ad un servizio di carattere elitario e non certamente di “servizio pubblico” connesso a precise esigenze sociali ed economico-produttive.

In conclusione si può affermare che tali interventi erano privi di effetti reali e non possono essere intesi come “aperture” verso le realtà socio-economiche esterne, ma risultano, al contrario, chiusi e rivolti verso l’interno, tesi al soddisfacimento del gusto o delle esigenze delle classi privilegiate, - e distaccate dalla problematica del lavoro e della produzione - ed in tal senso finì a se stessi.

Le attività commerciali di scambio con i Paesi del bacino del Mediterraneo che facevano capo allo scalo portuale napoletano, emporio dell’hinterland cittadino e di tutto il Mezzogiorno continentale, erano sostanzialmente incentrate sulle derrate alimentari all’epoca trasferibili (grani, vini, olii) e sulle fibre tessili e relativi manufatti.

Napoli, quindi, era la città in cui veniva accentrata ogni più consistente e vivace forma di attività produttiva, sia commerciale, sia industriale, sia per alcuni aspetti e per alcune zone specifiche, di più ricca agricoltura. Ma Napoli era stata anche per tanti secoli la capitale legale del Regno delle due Sicilie ed accentrava tutte le attività amministrative, direzionali, culturali, mentre gli altri centri del Mezzogiorno si mostravano del tutto sprovvisti di attrezzature proporzionate al ruolo amministrativo ed economico che possedevano in virtù della rispettiva collocazione territoriale. E tutto questo, nella mancanza di una politica di interventi strategici, aveva determinato non solo dei rapporti di forza a vantaggio della città di Napoli ma anche degli squilibri sensibilissimi con gli altri centri del Mezzogiorno, creati artificialmente ed accentuatisi ed aggravatisi con il passare del tempo. Per la stessa Napoli, in sostanza, l’accentramento anziché migliorare la situazione, l’aveva sostanzialmente peggiorata originando una distorsione nella qualità e nella quantità delle spese pubbliche. Si consideri ad esempio che la città in cui aveva sede la sola Università di terraferma del Regno Borbonico era poverissima di scuole¹².

Nelle generali condizioni illustrate in via più che sintetica, l’evento dell’unificazione nazionale e “il rapido passaggio dall’antico al nuovo regime, non poteva non recare una violenta scossa in tutto l’organismo,

oltre che nell'ordine politico, anche nell'ordine sociale ed economico, determinando una forte ripercussione in tutte le manifestazioni della vita cittadina"¹³.

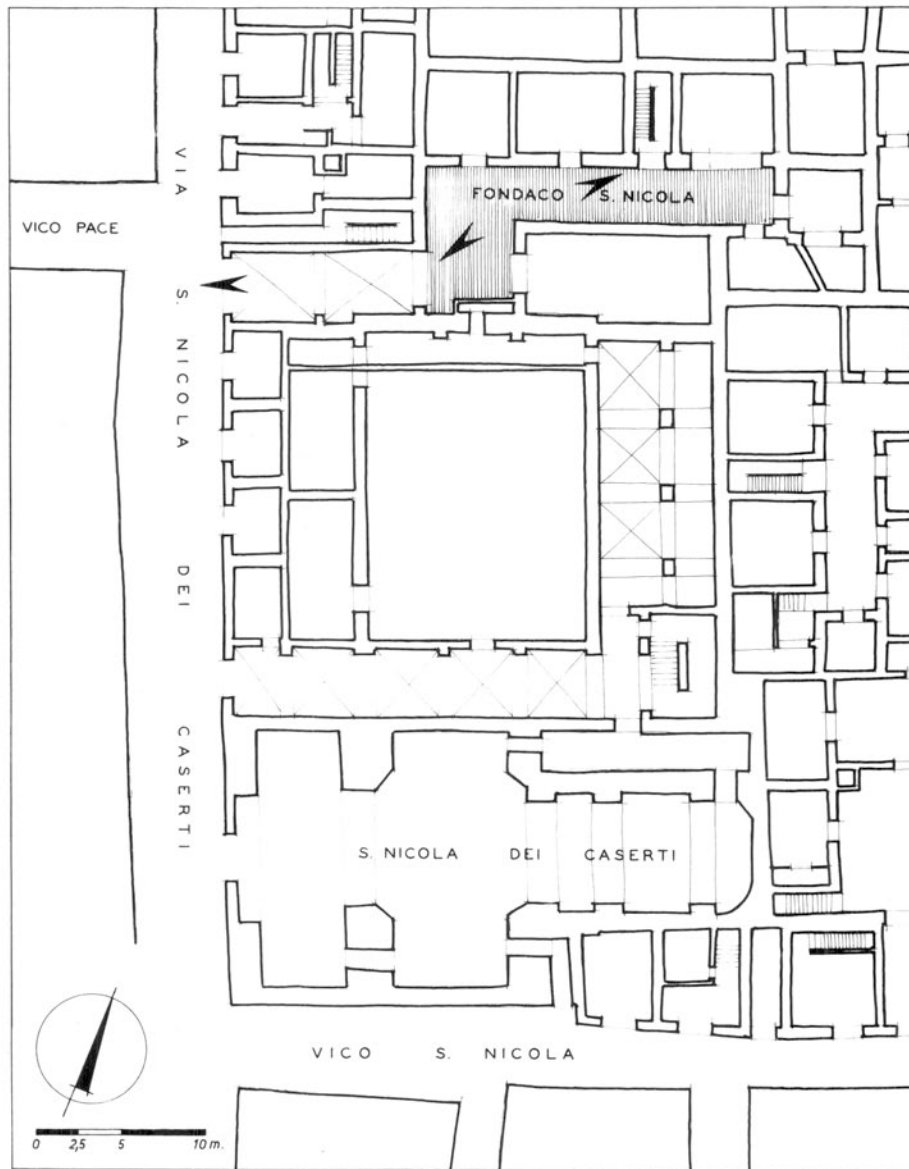
Anche sotto l'aspetto socio-politico la situazione di Napoli e del Regno Borbonico al 1860 era tale da risentire in maniera molto particolare della realizzazione dell'unità d'Italia.

La già rilevata insufficiente presenza di un ceto popolare di artigiani e di operai ed ancor più di una classe borghese, capace di assumere un proprio peso e ruolo nella vita cittadina, è forse l'elemento determinante per individuare la scarsa reattività del tessuto sociale cittadino alla radicale e per certi versi sconvolgente modificazione introdotta nella vita politica locale.

Si è da più parti affermato infatti che l'unità d'Italia è stata una meta voluta e raggiunta dalla borghesia, che pertanto vede nella sua realizzazione la propria affermazione. Tali aspirazioni non erano state del tutto estranee alla realtà del Mezzogiorno d'Italia, ma i moti liberali erano sostanzialmente limitati e circoscritti ad una élite successivamente scompaginata e spazzata via dalla restaurazione.

Il Mezzogiorno si poteva più facilmente riconoscere nell'atteggiamento di "conservazione" popolare e plebeo del Sanfedismo prima e del brigantaggio poi. Inoltre, tutte le classi sociali risentivano indistintamente, anche se in differente misura, della mancanza della formazione di una autentica coscienza civile. L'esercizio della libertà e dei diritti e doveri civili appariva problematico in una città che non si era mai governata da sola e nella quale il rispetto per l'autorità costituita non era mai stato accompagnato dal consenso.

Sotto l'aspetto amministrativo va ricordato che la soppressione delle funzioni direzionali di governo aveva fatto posto agli apparati di gestione locali; ma la logica continuità dell'amministrazione strettamente locale assicurata attraverso una classe burocratica preesistente, avveniva senza che ne venisse adeguatamente aggiornato ed ammodernato il funzionamento, senza cioè introdurre l'esigenza e sollecitare il raggiungimento di un livello di efficienza e di responsabilità che già era patrimonio delle altre regioni del Paese. Si può affermare, a conclusione di queste note sulla condizione economica e sociale di Napoli, che l'immatunità politica delle masse era frutto della incultura e della scarsa partecipazione e responsabilizzazione nelle quali erano state lasciate per secoli, ed era contemporaneamente frutto di una particolare struttura sociale ed economica. Se a ciò si aggiunge la diffidenza (in parte giustificata, come purtroppo gli



Tav. 6 Ubicazione del fondaco S. Nicola
(dalle piante al 200 del progetto esecutivo del "Risanamento")

eventi dimostreranno) verso lo Stato, alimentata anche dal sistema fiscale macchinoso e oppressivo, è possibile giustificare e comprendere alcuni caratteristici atteggiamenti della popolazione napoletana e meridionale nei confronti dell'unificazione.

In sintesi la condizione della città di Napoli al 1860 può riassumersi nei seguenti, spesso pesantemente negativi, aspetti: forte pressione demografica, precaria condizione abitativa e di igiene, assenza di una reale collocazione economica e produttiva nel più ampio contesto nazionale, scarsa presenza di autonomi stimoli allo sviluppo ed alla evoluzione sociale.

Un coerente programma di inserimento della città nell'ambito della mutata realtà economica nazionale avrebbe dovuto affrontare i problemi nella loro interezza e nei loro mutui rapporti, preoccupandosi di equilibrare, per quanto possibile, la sperequazione tra le forze di lavoro e le fonti effettive di reddito, cercando di integrare l'economia napoletana con quella del Mezzogiorno e di tutto il Paese.

In pari tempo avrebbe dovuto inquadrare coerentemente i problemi più specificamente urbanistici in un unico indirizzo di intervento, coinvolgendo contemporaneamente temi quali l'espansione edilizia, le infrastrutture, l'igiene dell'abitato, il risanamento dei rioni malsani, l'esigenza di specifiche iniziative nel settore dell'edilizia economica.

La politica degli interventi nella città a partire dalla data del 1860 non seguì certamente tale indirizzo, e si può affermare che fu caratterizzata da numerose incertezze ed errori. I singoli interventi, i risultati, i problemi, i dibattiti e le dispute relative verranno esaminate nel seguito.

Quello che si vuole qui sottolineare è la mancanza (in parte scontata, dato il livello culturale e politico del tempo, ma in parte anche per deliberato intento) di una visione complessiva ed unitaria dei problemi, o meglio forse del "problema" di Napoli trascurando le interrelazioni ed i condizionamenti esistenti, per cui i singoli interventi, settoriali o congiunturali, non sono mai giunti ad incidere profondamente sulla condizione e sul destino di una sfortunata quanto nobile e bella città.

Note

¹ A tale proposito basterebbe ricordare l'esenzione dalla imposta sul focatico (che con quella sulla frutta, cui tante clamorose vicende sono legate, costituiva una delle più onerose per il popolo) concessa nel 1506 da Ferdinando il Cattolico, desideroso di accattivarsi le simpatie di una popolazione da poco assoggettata (1503).

² "La profession de quinze mille personnes c'est d'être devant un carosse; la profession de quinze mille autres, d'être derrière". L'immagine, efficace nella sua iperbolicità, è dello Du Paty (cfr. "Lettres sur l'Italie en 1785". Rome 1788).

³ Come purtroppo è dato rilevare nel periodo più recente l'attività turistica per quanto riguarda la città di Napoli si è contratta in misura più che rilevante in connessione all'ulteriore scadimento delle qualità artistiche ambientali e sociali dell'area urbana.

⁴ Cfr. ERNESTO ARTOM, *Il Conte di Cavour e la questione napoletana*, in "Nuova Antologia", 1 febbraio 1901.

⁵ Cfr. GIUSEPPE MARIA GALANTI, *Guida di Napoli e contorni*, Presso Borel e C., Napoli 1838.

⁶ Purtroppo per i periodi antecedenti non si posseggono dati analoghi.

⁷ La distribuzione tra le diverse categorie della popolazione attiva risultava al 1838, in valori assoluti e percentuali, la seguente:

	V.A.	%
- professioni ed arti liberali	6.785	4,85
- impiegati civili, militari e di istituzioni pubbliche	9.597	6,86
- possidenti	15.626	11,17
- agricoltori del territorio della città	5.973	4,27
- operai ed artieri	28.024	20,16
- arti di lusso	6.827	4,88
- mestieri di comodo e di servizio	65.568	46,86
- mendichi e vagabondi	1.321	0,95
Totale	139.721	100,00

⁸ Cfr. BRUNO CAIZZI, *Introduzione all'antologia della questione meridionale*, Edizioni Comunità, Milano, 1955.

⁹ Cfr. AA.VV., *Napoli e i luoghi celebri delle sue vicinanze*, Stab. Tipogr. G. Nobile, Napoli, 1845.

¹⁰ Cfr. GAETANO SALVEMINI, *Scritti sulla questione meridionale (1896-1955)*, Einaudi, Torino, 1955.

¹¹ Cfr. GAETANO SALVEMINI, *ibidem*.

¹² Al 1860, a disposizione dei 417.827 abitanti vi erano in tutto trentuno scuole (tredici maschili e diciotto femminili) nel centro urbano, e quattordici nei borghi limitrofi.

¹³ Cfr. R. COMM. DI INCHIESTA PER NAPOLI, *Relazione sull'Ann. Com.*, Roma, 1901.

CAPITOLO IV

GLI INTERVENTI URBANISTICI

Delineato per somme linee il quadro generale della condizione di Napoli, alla data assunta quale origine del presente studio sull'evoluzione urbana, si procede - in questo e nei capitoli che seguono - secondo uno schema operativo del lavoro che si articola fundamentalmente in alcune operazioni "elementari".

In primo luogo si è inteso mettere in evidenza gli elementi comuni ai progetti elaborati, ai provvedimenti legislativi ed agli interventi urbanistici operati a Napoli nel periodo in esame. Tale indirizzo è motivato dalla più generale necessità di riferire costantemente ad una visione di insieme anche i singoli giudizi di merito.

Né il fatto che ogni provvedimento abbia un carattere episodico e circoscritto, consente di valutarlo come evento isolato. Va da sé che ogni intervento, per quanto limitato e concepito in termini ristretti, presenta effetti che si ripercuotono nell'ambito del complessivo organismo urbano.

In secondo luogo si è inteso porre in risalto, in un esame critico generale, il carattere settoriale e restrittivo, e spesso intempestivo, dei progetti e delle opere rispetto alle omologhe situazioni esistenti.

L'esposizione cronologica completa infine tale indirizzo, prospettando in termini dinamici il processo di sviluppo dell'organismo urbano, ponendo cioè in luce il graduale e contemporaneo insorgere di vari fenomeni, ed il corrispondente andamento delle "componenti" del tessuto della città.

In via preliminare un giudizio che può già in questa fase essere espresso - e che trova la sua verifica e convalida nel successivo esame dei singoli provvedimenti - è la già accennata carenza di una visione globale e coerente dei problemi urbanistici della città.

A ciò si aggiungeva, quale ulteriore elemento negativo in buona parte connesso al primo, il costante sfasamento e la perenne intempestività sia del singolo intervento, sia delle diverse realizzazioni l'una rispetto all'altra. Da tale circostanza, che esaltava la deficienza delle impostazioni generali, traeva origine il mutuo contrasto degli obiettivi e la pochezza dei risultati, la dispersione delle modeste energie e lo spreco dei limitatissimi fondi.

Le cause di tali insufficienze sono molteplici e complesse e ne sembra più che semplicistica l'attribuzione alle limitate possibilità di elaborazione critica offerte dalla cultura urbanistica e sociologica del tempo.

Tale giudizio fa riferimento ad una situazione che per la sua parte ha svolto un ruolo non secondario ma che tuttavia non risulta certamente esauriente a spiegare l'intero fenomeno.

E ciò è tanto più vero se si esamina il pensiero dei molti che si interessarono a tali questioni, che fa segnare, accanto a valutazioni oggi ampiamente superate o a palesi ingenuità, alcune intuizioni veramente felici, dettate da un interesse che non era solo "tecnico", ma rivolto soprattutto ad una vigile ansia di superare le difficoltà e di concorrere al miglioramento ed al superamento della situazione contingente, o più sinteticamente, guidato da un sentito impegno sociale.

D'altra parte nei singoli interventi ed iniziative era possibile fare riferimento, con i necessari adeguamenti connessi alla realtà locale, ad esperienze e ad indirizzi operativi tanto italiani che esteri.

La carenza di fondo, pertanto, deve essere individuata nella mancata intuizione della globalità e della continuità dello sviluppo urbano e, di conseguenza, nella incapacità di attuare veri programmi urbanistici, programmi cioè capaci di preordinare una coerente evoluzione dell'intero organismo urbano e non intesi come semplici azioni di "tamponamento" nei confronti di eventi e situazioni contingenti di crisi.

Una diversa motivazione delle insufficienze nell'intervento urbanistico nella città dopo il 1860 è quella che attribuisce alla inadeguata disponibilità economica (originata da uno stato generale di ristagno e di crisi) il progressivo peggioramento della situazione fino al disastro del 1884. Tale posizione non manca di una sua fondatezza, ma anche per essa vanno sollevate alcune riserve.

In primo luogo perchè evidentemente un migliore coordinamento avrebbe determinato, a parità di dimensioni economiche, risultati più consistenti ed accettabili. In secondo luogo perchè, pur nella situazione di generale difficoltà economica del Paese, non sembra che la ripartizione

della spesa pubblica abbia risposto al debito riconoscimento della singolarità e della assoluta eccezionalità della situazione napoletana.

Se pertanto nelle diverse iniziative settoriali il riferimento a metodi e tipi di intervento applicati altrove poteva costituire un valido indirizzo, certamente errato era il convincimento di poter operare nella realtà cittadina anche con mezzi economici di pari entità.

Ancor più errato si mostrò il convincimento di poter intervenire con una successione di autonome e puntuali operazioni in risposta ai complessi problemi presenti, in una situazione di elevata instabilità, per la quale anche un intervento giudicabile in astratto positivo, rischiava (come spesso si verificava) di compromettere un equilibrio già estremamente precario. Ad esempio, se si considera la situazione edilizia e sociale nei quartieri cosiddetti malsani, ci si rende conto come il loro risanamento non poteva essere impostato in analogia a quanto si andava studiando in altri paesi europei¹, giacché il problema napoletano richiedeva, per essere affrontato e risolto adeguatamente, criteri e mezzi economici assai più ampi, ed una visione di insieme meno settoriale e restrittiva.

La situazione di Napoli, infatti, affondava le radici in una stratificazione di fenomeni ed emergenze di grande complessità e di lungo periodo.

L'interdipendenza tra la condizione dell'abitazione e quella delle attività di sussistenza, più che di lavoro, rendeva infatti estremamente complesso un intervento che per avere efficacia, non poteva essere ristretto al solo settore edilizio, ma comportava una serie di altri congiunti provvedimenti che tenessero conto di tale interdipendenza.

Prima ancora che ad allontanare i residenti dalle zone malsane oggetto di risanamento, si sarebbe dovuto provvedere a predisporre il proseguimento delle attività lavorative, opportunamente modificate ed integrate, in modo da fare corrispondere all'adeguamento igienico-edilizio un parallelo elevamento della condizione economica. Ciò avrebbe favorito la formazione di nuovi equilibri sociali e comunitari al posto di quelli distrutti nello sradicamento da una condizione di vita e da un ambiente consolidato ed omogeneo, anche se in genere estremamente misero.

Il rischio non avvertito di una operazione rigidamente settoriale era quello della formazione di ambienti e di gruppi che, rimossi dalla primitiva situazione di integrazione in un microcosmo urbano, non riescono a reintegrarsi ad un livello civile più elevato, ma anzi risultano isolati e decadono, venendo loro meno anche quelle originarie minime possibilità di aggancio e di appoggio alla economia ed alla vita sociale della città (Figg. 2, 3, 4, 5) (Foto 6).



Fig. 2 S. Giacomo degli Italiani (da R. D'Ambra, op. cit.).
Sorgeva nel luogo attualmente occupato dal Palazzo dei telefoni; buona parte della chiesa di S. Giacomo degli Italiani fu tagliata dal tracciato di via Depretis.

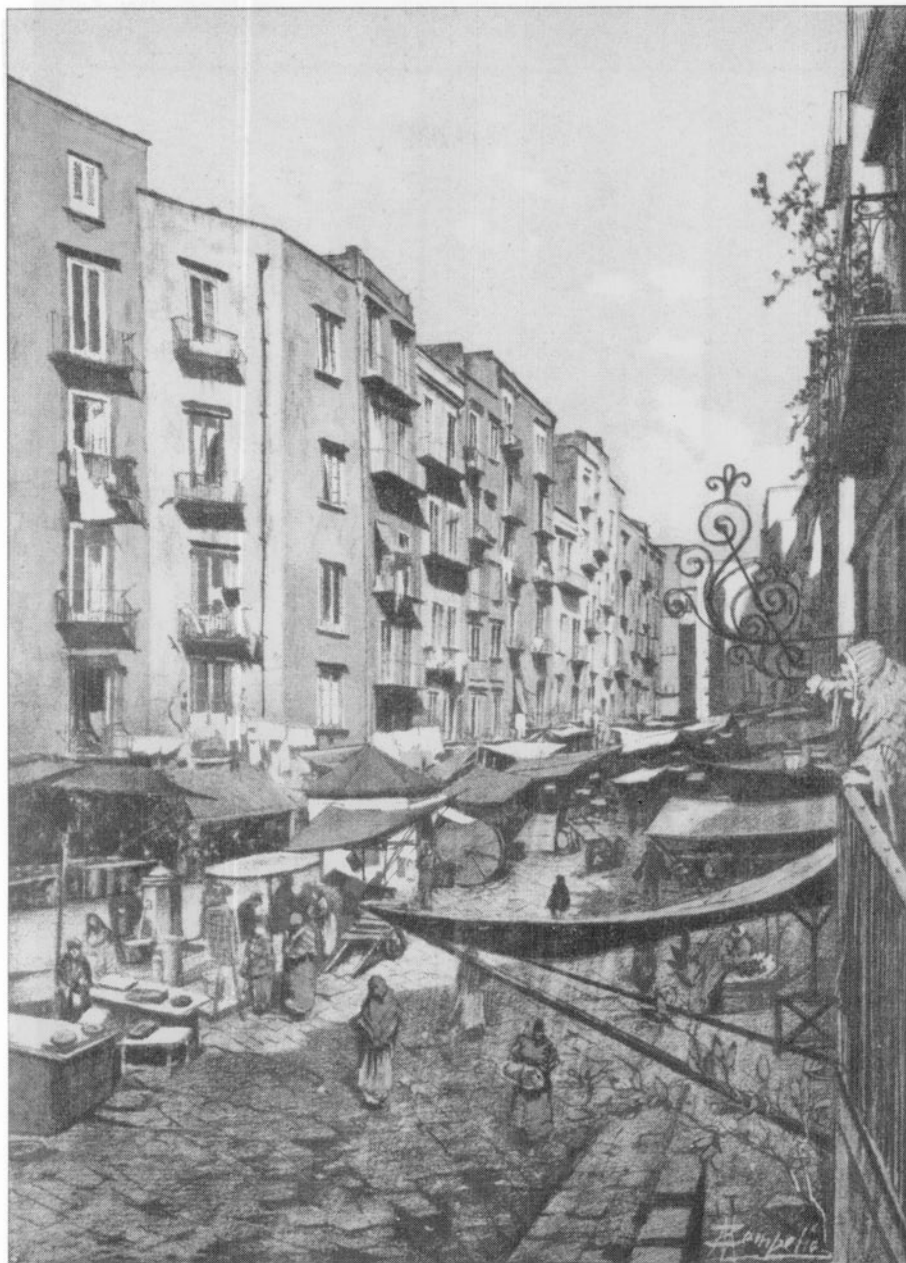


Fig. 3 Strada Selleria al Pendino (da R. D'Ambra, op. cit.).
 È completamente scomparsa insieme al suo caratteristico ambiente da mercato; su quell'area si vedono ora i due grossi palazzi a nord della piazza Nicola Amore (angolo via Duomo), di cui uno è l'attuale sede della Società del Risanamento.



Fig. 4 Rua Francesca (da R. D'Ambra, op. cit.).
Conserva tuttora il primitivo tracciato pur essendo mutata l'edilizia su essa prospiciente. Ha inizio a sud su via S. Giovanni a Mare e sbocca su via Casciari al Pendino a nord.



Fig. 5 Arco dei Caserti (da R. D'Ambra, op. cit.).
Il luogo ove sorgeva l'Arco dei Caserti è ora occupato dalla parte terminale (verso il Tribunale) di via Pietro Colletta.



Foto 6 Rua Francesca

L'atteggiamento e l'insufficienza rilevata nella palese e dimensionalmente più rilevante esemplificazione esaminata può essere riscontrata, più in generale, nei progetti e nelle opere del tempo che, oltre alla mancanza del necessario coordinamento funzionale, facevano segnare una certa limitatezza dei criteri ispiratori. Tutto ciò portò quasi necessariamente a realizzazioni isolate, prive di opportuni interventi collaterali, e pertanto dotati di scarsa efficacia, se non addirittura controproducenti.

Ritornando alla situazione della città al 1860 ed agli esempi che da quella data l'interessarono sotto l'aspetto più specificamente urbanistico, nonché dei principali provvedimenti ed interventi nel settore, si deve rilevare che all'istaurarsi della dittatura di Garibaldi e nei primi anni della nuova amministrazione cittadina corrispose un fervore di iniziative, un impegno ed una volontà di incidere in maniera sostanziale sulla realtà urbana, che solo in alcuni altri rari periodi della storia della città è dato riscontrare.

Anche se solo sulla base di un primo contatto con i problemi della città vengono individuati alcuni dei fondamentali aspetti della sua critica situazione insediativa e sociale e si ricercano gli indirizzi generali attraverso i quali offrire una risposta coerente alle pressanti esigenze del momento. Non è un caso che tra i primi e più consistenti impegni messi in essere compaia l'intervento nell'istruzione pubblica ed in particolar modo per le classi meno abbienti.

Alle paurose carenze di strutture, a cui possibilità economiche limitate non avrebbero dato modo di offrire risposta, si tenta di sopperire attraverso il recupero degli immobili ecclesiastici messi a disposizione del Governo per effetto della soppressione di Comunità ed Ordini Religiosi.

Altra immediata preoccupazione è quella della edilizia economica “per il popolo”: tale problema tuttavia, correttamente, viene inserito nel più ampio discorso della espansione insediativa di tutta la città in ciò facendo riferimento ad uno degli ultimi provvedimenti del passato regime che nel febbraio del 1860 aveva istituito una “Commissione incaricata della formazione di un disegno generale dei miglioramenti e delle ampliamenti da apportarsi all’abitato della città di Napoli”.

Ma bastano pochi anni e si avverte un calo sostanziale della tensione ideale e l’istaurarsi di una prassi amministrativa priva di riferimenti, obiettivi e finalità generali, legata e condizionata dal contingente ed immediato problema del momento.

È così che si determinano - e per certi versi non stupiscono pur se non possono giustificarsi - provvedimenti che negano e contraddicono altri precedentemente assunti quale ad esempio la abrogazione del vincolo di inalienabilità di numerosi edifici religiosi ceduti dal Governo al Comune di Napoli², o la lunga serie di concorsi, progetti, proposte di parziali ampliamenti cittadini (ai quali il più delle volte non si dava alcun seguito), che si collocavano al di fuori della logica di un univoco “disegno” di tutta la città, ponendosi in concorrenza tra loro, modificando ed alterando continuamente le direttrici di espansione urbana.

Infine, di contro al coraggio ed al senso di responsabilità mostrati nel riprendere spunti ed indirizzi positivi dell’amministrazione borbonica, devono segnalarsi alcune contestuali proposte che sono il segno di stupido servilismo e di incultura, quali quelle intese ad ottenere l’autorizzazione per la demolizione del Forte Nuovo e di Castel S. Elmo “... atteso che il Forte S.Elmo ricorda memorie storiche offensive alla civiltà dei tempi presenti...e che.... il Municipio ha fatto una gravissima spesa per lo abbattimento dei torrioni del Forte Nuovo nell’intento di avere il risanamento del Castello per farne abitazioni ed altri usi...”.

Elementi di grande interesse nella più generale politica economica territoriale dell’epoca, che avrebbero presentato sia nell’immediato che nei tempi successivi grande influenza sulla situazione economica, oltre che infrastrutturale della città di Napoli, devono poi considerarsi quelli relativi ai collegamenti ferroviari con gli altri centri italiani ed i problemi dello scalo portuale napoletano.

Nel 1860 il porto di Napoli, tanto per la sua parte militare, quanto per quella mercantile, presentava sensibili carenze, non solo sotto l'aspetto delle attrezzature e degli arredi ma anche per le stesse strutture portuali. Tale circostanza, di per sé evidentemente negativa, era sostanzialmente aggravata dal fatto che, mentre in epoca borbonica il porto napoletano era pur sempre in una posizione di privilegio, giacché godeva di una superiorità indiscussa rispetto agli altri del Regno - superiorità consistentemente alimentata dal processo di accentramento delle attività e dei traffici voluto dalla monarchia autonoma - dopo l'unificazione si trovò in concorrenza con tutti i porti italiani, ed in particolare quello di Genova, nettamente meglio attrezzato e posto in posizione geografica di privilegio.

A tale circostanza, che giungeva a mettere in crisi una delle già limitate attività cittadine, nulla di concreto fu opposto in termini di qualificazione e di specializzazione nel servizio dello scalo all'interno del più ampio contesto nazionale.

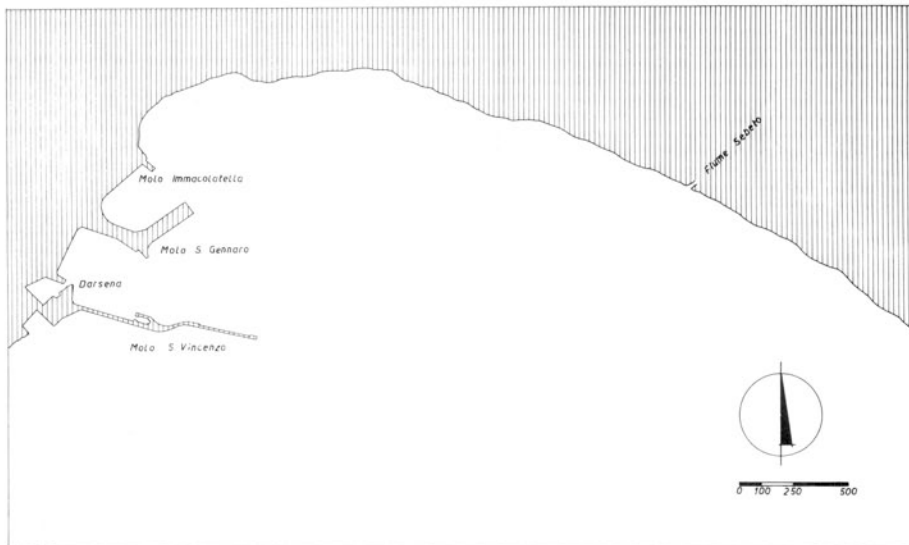
L'inferiorità delle attrezzature poteva essere superata con opere di ampliamento e di sistemazione dell'area portuale vera e propria in rapporto a tutto l'organismo urbano, con la predisposizione di dighe foranee, il prolungamento dei moli esistenti e la creazione di nuovi, con la realizzazione, infine, di un nuovo bacino più ampio di quello esistente, di dimensioni assai modeste ed inadeguato ai tempi.

In effetti, Napoli, con l'unificazione ad un Regno d'Italia incentrato sulle regioni settentrionali - da esse perseguito e su loro iniziativa realizzato - andava ad inserirsi in una struttura produttiva e commerciale, oltre che politica ed amministrativa, già in buona misura articolata e definita.

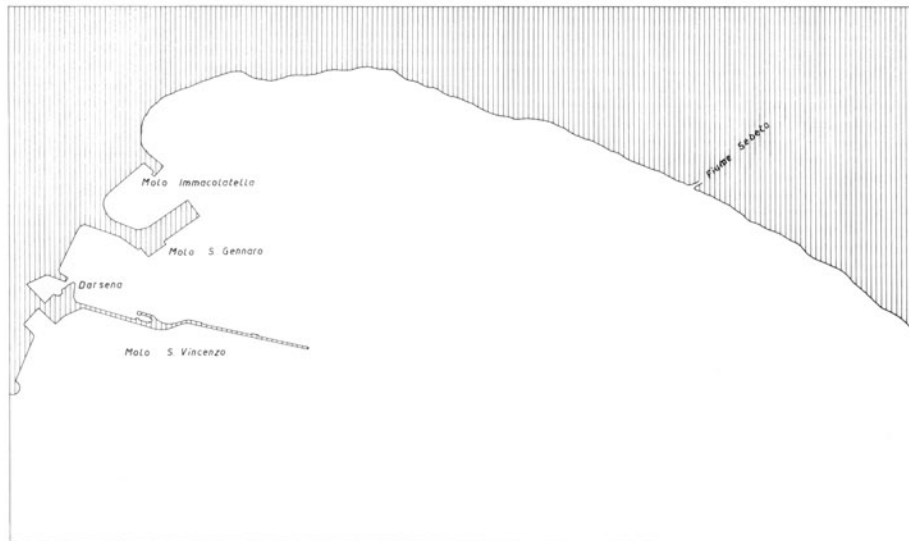
Per ottenere una integrazione del nuovo porto nella rete di traffici esistente, sarebbe stato necessario preoccuparsi, oltre che di portare le attrezzature ad un livello adeguato, di favorire con opportune iniziative in campo doganale, fiscale e dei trasporti, il dirottamento delle merci e del traffico che, prima dell'unificazione, non poteva usufruire di tale scalo.

Al contrario, il porto di Napoli fu privato di consistenti quote di traffico, tradizionalmente ad esso diretto, che trovarono maggiori convenienze altrove, nell'ambito di una concorrenzialità delle infrastrutture nettamente sfavorevole allo scalo partenopeo. Benché l'ampliamento del porto sia stato tra i primi problemi cittadini affrontati dopo l'unità, non si ebbero né chiarezza di vedute né adeguatezza di mezzi (Tavv. 7a-7g).

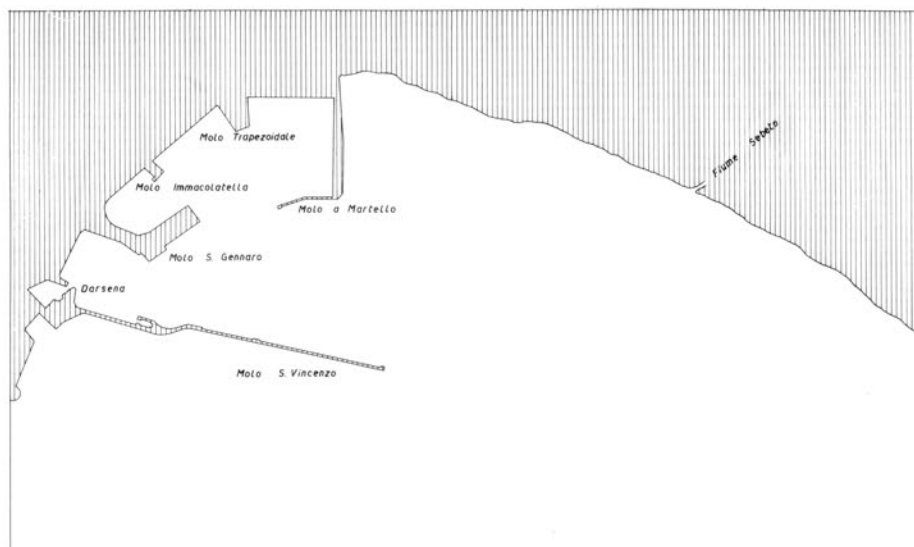
Ripercorrendo l'iter burocratico-amministrativo dei progetti, delle Commissioni e delle decisioni governative³, si avverte in pieno la defi-



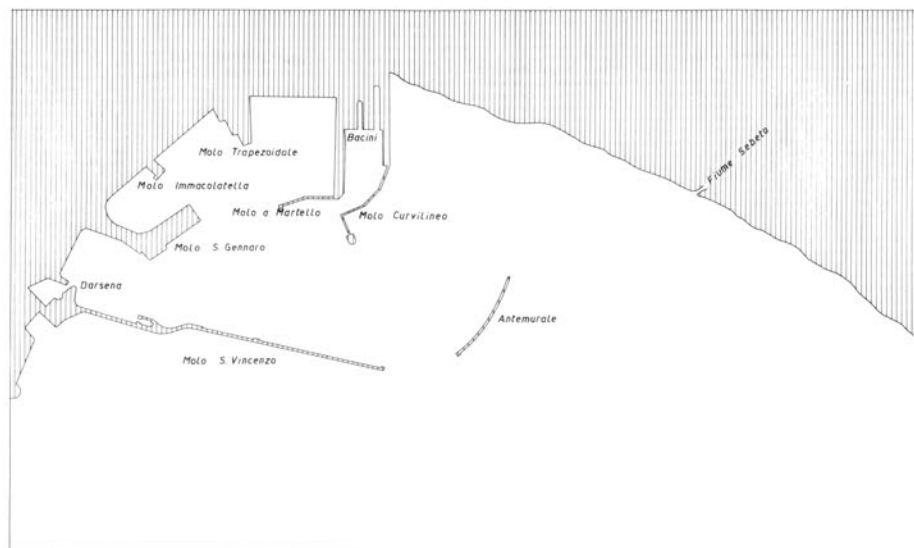
Tav. 7a Il Porto di Napoli dal 1828 al 1867



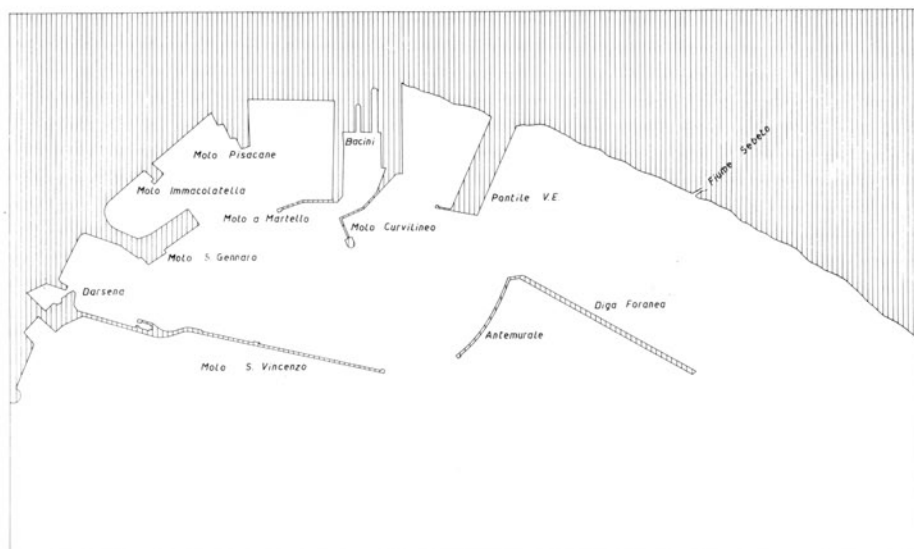
Tav. 7b Il Porto di Napoli dal 1868 al 1883



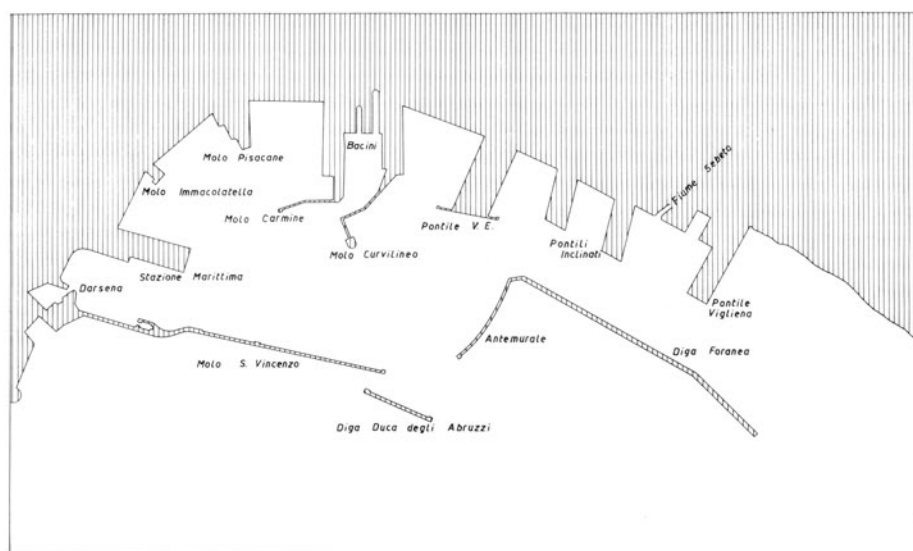
Tav. 7c Il Porto di Napoli dal 1883 al 1896



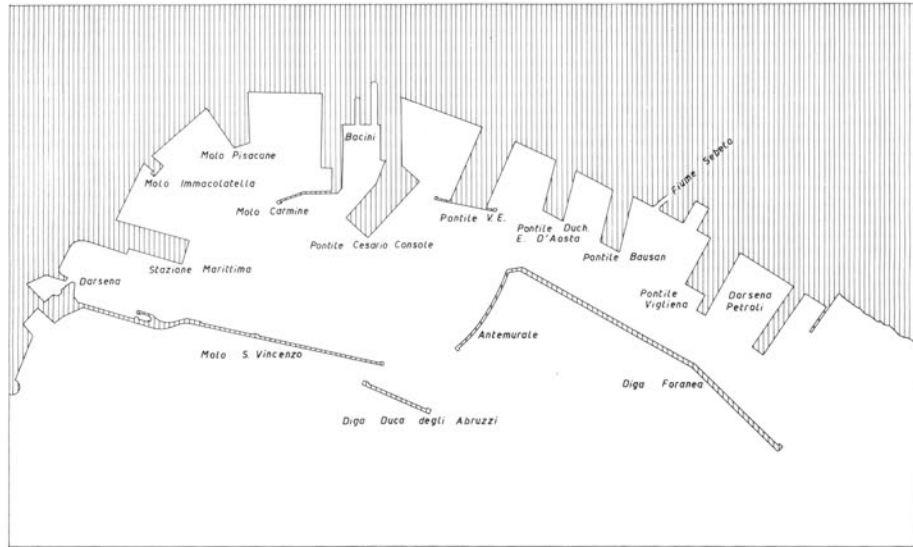
Tav. 7d Il Porto di Napoli dal 1897 al 1907



Tav. 7e Il Porto di Napoli dal 1908 al 1912



Tav. 7f Il Porto di Napoli dal 1913 al 1935



Tav. 7g Il Porto di Napoli al 1945

cienza dell'impostazione data al problema; allo stesso tempo, per la pochezza dei finanziamenti e per una non perfetta rispondenza tecnica, buona parte degli interventi ebbe benefici molto modesti.

Ripercussioni ancor più negative, e non solo nei riflessi della situazione portuale, ma per il complessivo sviluppo economico della città, si ebbero per la creazione dei collegamenti ferroviari, diretti, tra i centri del Mezzogiorno, specialmente pugliesi, e quelli del nord Italia. Napoli, per qualche tempo, rimase così tagliata fuori dalle più importanti correnti di traffico meridionali che in precedenza si attestavano necessariamente nella capitale, mentre, ove si fosse provveduto a programmare diversamente i tempi e modi di attuazione, questa si sarebbe potuta inserire proficuamente nella rete dei nuovi interessi.

Ciò è tanto più grave in quanto già erano state indicate chiare e previdenti prospettive circa il complessivo sistema delle grandi infrastrutture nazionali; prospettive e finalità che avevano trovato razionalizzazione e conforto negli scritti del Conte di Cavour che incarnava con lucidità e lungimiranza la politica italiana dell'epoca⁴.

Venivano pertanto messi nella giusta luce i rapporti di integrazione e complementarietà, nonché di reciproco condizionamento, esistenti tra il sistema portuale e quello ferroviario; si evidenziava il significato ed il ruolo delle grandi direttrici di traffico trasversale e soprattutto longitudinali della penisola; si prospettava la potenziale funzione di integrazione

dei porti del nord (attraverso i varchi alpini) per l'approvvigionamento dei paesi centro-europei, e per quelli del sud di emporio mediterraneo e di connessione con l'Africa e l'Oriente (attraverso la realizzazione della dorsale longitudinale delle ferrovie nazionali).

Ad un quadro così completo, ricco di prospettive ed equilibrato, la realtà oppose una ben differente situazione. Soprattutto per quel che si riferisce specificamente a Napoli, le speranze e le previsioni del Cavour non erano destinate a trovare conferma. Infatti, se le linee ferroviarie italiane - la cui rete, come osservava Benedetto Croce⁵, era ai primi anni del Regno d'Italia più che modesta - ebbero un discreto sviluppo, questo si verificò per la massima parte nelle regioni settentrionali.

Gli interventi nel settore, per quanto riguarda la città di Napoli, non si mostrarono in linea con le linee programmatiche sopra riportate di inserimento in una trama nazionale intesa precipuamente all'allacciamento longitudinale delle due realtà del Mezzogiorno e del Settentrione d'Italia. Tali interventi si incentrarono su collegamenti radiali di servizio con le aree di più immediata gravitazione sulla città, senza che a questa gravitazione fosse possibile assegnare valide motivazioni, tanto per le funzioni preesistenti ed ormai in declino, quanto per l'assenza ed il mancato inserimento di nuove funzioni ed attività che giustificassero una polarizzazione del territorio, di cui veniva a soffrire e trarre svantaggio tanto la città quanto le aree "tributarie".

Tutte le conseguenze negative dovute in parte ad un certo assenteismo locale e in parte a strategie e provvedimenti di grande rilievo che scavalcavano l'ambito decisionale cittadino pur coinvolgendone sostanzialmente gli interessi e le prospettive, contribuirono ad appesantire la situazione, sicché, a meno di un decennio dalla unificazione, al fervore dei progetti e delle idee era succeduto un grigio periodo di ristagno e di crisi. Una crisi che conduceva sia all'abbandono di progetti degni di interesse, sia al rallentamento, alla sospensione o all'interruzione di realizzazioni già intraprese.

La mancanza di consuetudine all'esercizio dei poteri amministrativi ed il deplorabile costume di indulgere all'improvvisazione nella gestione della cosa pubblica, può spiegare, in questo clima, come non solo i problemi legati dalla situazione, soprattutto economica, di Napoli con la sua regione e del Mezzogiorno con il resto del Paese, ma anche i problemi più specificamente cittadini venissero, nonostante l'urgenza dei fatti, ignorati, o, nel migliore dei casi, affrontati con lentezza e con strumenti inefficaci o comunque insufficienti.

Tra le molte circostanze e situazioni che legittimamente confermano tale giudizio è da ricordare anche quella relativa alla rete acquedottistica e fognante della città. In effetti tali infrastrutture, che rappresentano uno dei fondamentali aspetti delle esigenze urbane in materia di servizi igienici collettivi, non avevano ancora ricevuto una conveniente sistemazione. Talune Commissioni avevano in realtà studiato la possibilità di migliorare l'approvvigionamento idrico, assicurato all'epoca con le sole acque del Carmignano e della Bolla, attraverso l'utilizzazione di nuove sorgenti, ma la soluzione del problema non divenne, per questo, più prossima; inoltre, il più grave problema della canalizzazione delle acque di rifiuto in termini operativi non era stato nemmeno impostato. Lo fu soltanto dopo il tragico 1884, e peraltro in termini tali che con la crescita successiva della città si rivelarono ben presto inadeguati.

Il panorama offerto da altri settori, come viabilità e trasporti urbani pubblici, risanamento ed espansione edilizia, presenta una maggiore varietà di situazioni.

L'espansione urbana, esauritasi l'iniziativa di una generale previsione che coinvolgesse, spazialmente e funzionalmente, l'intera città e perpetuandosi, come già ricordato, il rapido succedersi di proposte e progetti parziali, slegati e talvolta fra loro in contrasto, si andò attuando sporadicamente e si concretizzò, dal punto di vista edilizio, in manufatti poco rispondenti alle esigenze delle classi meno abbienti.

Tale espansione fu caratterizzata dalla politica additiva che è propria anche degli sviluppi urbanistici di tante altre città italiane della quale si deplorano principalmente il mancato inserimento formale nel contesto insediativo e la soluzione di continuità con le strutture urbane preesistenti anche sul piano funzionale.

Per quanto riguarda la viabilità urbana, tra una serie di minuti provvedimenti locali, c'è da segnalare una iniziativa di rilevante interesse e notevole portata. Con delibera del settembre 1861 il Consiglio Comunale di Napoli, in vista della realizzazione delle opere preventivate per l'ampliamento del porto e per le Ferrovie Meridionali, decideva l'apertura di una nuova strada "... Per mettere in comunicazione la Stazione delle Ferrovie col centro della città, richiedendo in massima, che oltre a questo scopo principale essa sia tracciata in guisa da concorrere a produrre il maggior bonificazione possibile dei quartieri bassi...".

Compare quindi in tale indirizzo un primo accenno ad un argomento che costituirà, alcuni anni più tardi, il principale tema conduttore delle vicende urbanistiche napoletane. La decisione non mancava di opportu-

nità giacché veniva incontro ad un'esigenza reale e molto sentita, dal momento che due sole erano allora le strade che conducevano da Toledo direttamente alla Stazione Centrale⁶; peraltro la stessa questione era stata oggetto di precedenti studi e proposte. Sfortunatamente, la lodevole iniziativa non ebbe alcun seguito concreto, in quanto non uno dei numerosi progetti presentati sulla base della citata delibera, fu preso in considerazione e tantomeno realizzato.

Migliore sorte toccò al problema dei trasporti pubblici, giacché, dopo numerose discussioni, si giunse nel 1875 ad un accordo fra il Comune di Napoli⁷ e la "Società Napoletana dei Trams" "per la costruzione e l'esercizio di strade ferrate a trazione di cavalli nel perimetro urbano".

In epoca borbonica, il servizio interno della città era espletato da un migliaio circa di veicoli da nolo - omnibus, cittadine - con una disponibilità complessiva di cinquemila posti circa; nel 1875 si era giunti a quasi quattromila carrozze per dodicimila posti circa.

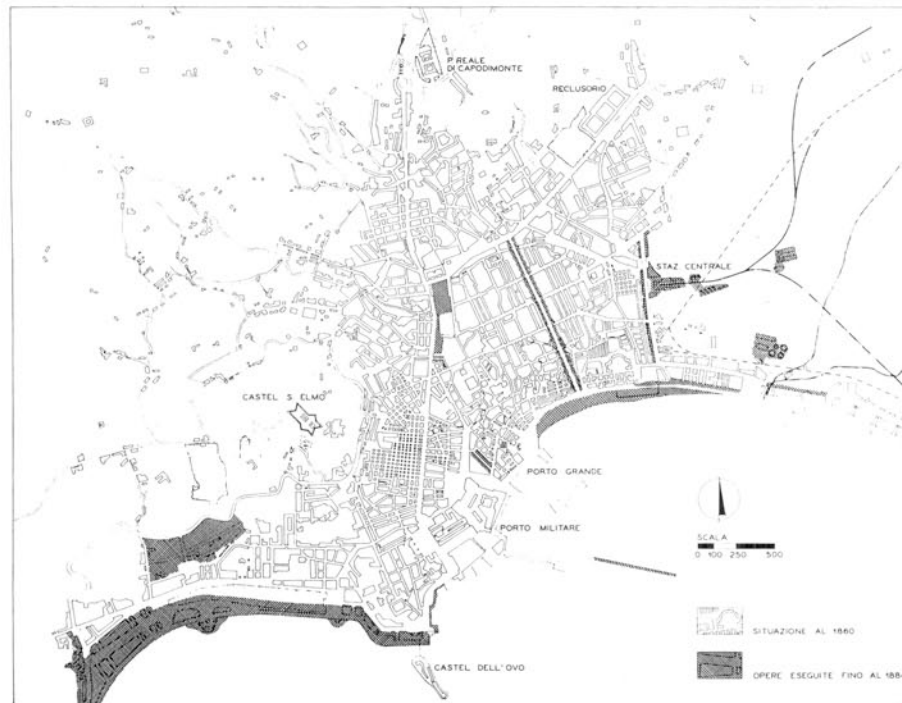
Si vede pertanto come l'istituzione di un trasporto pubblico quale quello da attivare mediante i tram a cavalli rappresenti in pratica non solo un potenziamento sostanziale della capacità e dimensione dell'offerta, ma soprattutto "l'apertura" di un importante servizio pubblico alla generalità degli utenti ed in particolare alle classi sociali più indigenti.

Nel contratto, la società dei Trams assumeva l'obbligo "di costruire sotto la collina di Posillipo un traforo, il quale avrà la larghezza di m.12 e l'altezza di m.15". Come è noto tale galleria fu effettivamente realizzata.

Nel settore più specificamente edilizio, la situazione, di per sé carente e peggiorata dalle insufficienze e dalla mancanza dei servizi igienici collettivi urbani, appariva in effetti più che preoccupante.

Alcuni provvedimenti presi in tal senso risultavano praticamente illusori, come ad esempio quello stabilito nell'ordinanza municipale del settembre del 1875, ordinanza nella quale, tra l'altro, si legge che "i proprietari dei fondaci avranno l'obbligo di lastricare con basoli le corti e i chiassuoli, munendoli di condotti sotterranei per le piovane e di scialbarvi in ciascun anno le pareti delle corti, dei chiassuoli e delle scale". Se si pensa che quattro anni prima, nel 1871, era stato approvato dal Comune un Regolamento di Igiene Pubblica e bandito un Concorso per un piano regolatore delle Opere Pubbliche, sembra lecito chiedersi a quali criteri l'uno e l'altro fossero informati.

L'origine antica della particolare situazione di affollamento edilizio e di insufficienza igienica e le modalità in cui tali condizioni si erano determinate in città (origini e modalità che si è tentato sinteticamente di



Tav. 8 **Napoli dal 1860 al 1884**

Dopo la costituzione del Regno d'Italia il nuovo Governo deve affrontare tra l'altro la grave situazione igienico-edilizia di Napoli che trova riscontro soprattutto negli alti valori che la mortalità assume in alcuni quartieri della città ove dilagano le epidemie, per lo più dovute al colera (1854 - 1861 - 1865 - 1868). I primi provvedimenti si devono a Giuseppe Garibaldi, in base a decreti emanati nel 1860.

Successivamente (1861 - 1865) viene predisposto un piano di opere pubbliche, in parte attuato, comprendente tra l'altro alcune sistemazioni viarie ed edilizie interne.

L'ampliamento della città avviene soprattutto verso occidente con la formazione di nuovi rioni nella contrada di Chiaia, nella zona della attuale piazza Amedeo, lungo il corso Vittorio Emanuele e verso Mergellina (rione Elena). Comincia intanto ad affiorare la questione del risanamento del vecchio centro urbano e già nel 1868 il Consiglio Comunale discute l'idea di un rettifilo, dalla via Toledo alla stazione, attraverso il cuore della città.

Negli anni successivi si elabora il progetto per la bonifica dei fondaci di tutte le dodici sezioni urbane, particolarmente diffusi nella parte bassa dell'abitato e cioè nelle sezioni Porto, Pendino e Mercato.

Provvedimenti realizzati**1860**

Realizzazione di una spianata, presso la Vittoria e costruzione di un muro di riva rettilineo, a sostegno della stessa, con raccordo in curva all'altezza del Chiatamone.

1868

Vengono portate a compimento le seguenti opere: via Museo, via Duomo (nel tratto da via Foria a piazza Mannesi previo allargamento dell'antico cardo esistente - si noti che l'apertura della stessa fu già iniziata sotto il regno di Ferdinando II), corso Garibaldi (il tronco tra via Marina e l'attuale piazza omonima). Sono in corso di esecuzione: le vie S. Bartolomeo, S. Giovanni Maggiore e Cisterna dell'Olio; il parapetto alle banchine ed il colmamento dei suoli alla Vittoria; l'allineamento della calata S. Caterina con l'incisione del Palazzo Satriano nella parte prospiciente l'odierna via Calabritto ed il largo della Vittoria. Viene infine costruita la prima stazione ferroviaria.

1871

Sono in corso di esecuzione: il completamento della via Marina, dalla Porta del Carmine all'edificio militare ai Granili; il prolungamento di via Duomo da Piazza Mannesi alla via Marina; il riordinamento di piazza Municipio; il prolungamento del corso Garibaldi dalla piazza omonima fino all'incrocio dell'attuale via Casanova; la nuova strada litorale (l'odierna via Caracciolo), dal Chiatamone a Mergellina, con l'ampliamento e sistemazione della Villa Comunale; il quartiere occidentale nella contrada di Chiaia (compreso fra via dei Mille ed il corso Vittorio Emanuele); il nuovo rione Principe Amedeo (ad occidente dell'odierna piazza; la definitiva sistemazione della calata S. Caterina.

1877

Inizia il risanamento dei fondaci; primo ad essere abbattuto è il fondaco a Porto, ove oggi è la via Flavio Gioia; seguono poi la Vinella Masaniello nella sezione Mercato, i fondaci Bianco e Marra Marra a Pendino, ma non si va oltre nel vasto programma di bonifica previsto.

Vengono inoltre compiuti o iniziati: il riordinamento del largo del Castello con la sistemazione della zona compresa tra le odierne via Vittorio Emanuele e piazza Municipio; la sistemazione della contrada detta allora Fosse del Grano, cioè dell'area compresa fra le attuali via Pessina, Museo, Costantinopoli e piazza Dante; l'apertura di via Partenope (da via S. Lucia a piazza Vittoria con il riordinamento edilizio della zona a valle della via Chiatamone) e di via Caracciolo; la costruzione di una gradinata adiacente all'attuale funicolare di Montesanto per agevolare le comunicazioni fra il corso Vittorio Emanuele e Montesanto; i nuovi rioni Elena a Piedigrotta e Amedeo.

1884

Viene collaudato ed aperto al traffico il traforo attraverso la collina di Posillipo (l'odierna galleria delle 4 Giornate sistemata in occasione dell'impianto della Mostra Triennale d'Oltremare nel 1939-40.

esporre e specificare nei capitoli precedenti), facevano sì che gli aspetti più sostanziali di tali fenomeni fossero riscontrabili, in diversa misura ma ovunque, nei quartieri del centro.

Il risanamento dei quartieri malsani pur risultando una necessità ormai generalmente avvertita, proprio per la particolare configurazione di estrema diffusione e gravità del problema, risultava notevolmente complesso.

La dimensione dell'intervento, per conseguenza, era tale da scoraggiare e fare procrastinare ogni iniziativa. L'ampliamento urbano, richiesto oltre che dal naturale incremento demografico anche dall'urgenza del risanamento e sfollamento delle zone malsane, non era stato impostato, come si è visto, con sufficiente unitarietà: si procedeva alla realizzazione di nuovi rioni e alla sistemazione di zone anche vaste, ma secondo concezioni ed intenti di volta in volta differenti e comunque poco chiari.

Così la sistemazione di Chiaia, quella della zona tra Piazza del Mercatello, in contrada Fosse del Grano, ed il Museo Nazionale, furono oggetto di deliberazioni, di concorsi e di numerosi progetti; ma questi ultimi e le successive realizzazioni, proprio per il disordinato e contraddittorio accavallarsi dei primi, scontavano palesemente l'incertezza di impostazione e la ristrettezza dei termini in cui i problemi venivano posti.

Quanto allo specifico problema del risanamento delle zone malsane, esso non fu affrontato, anteriormente al 1885, che in parte e con criteri assai modesti. Per di più la bonifica dei fondaci, iniziata nel 1877 con la demolizione dei fondaci Porto, Venella Masaniello, Bianco e Marra Marra⁸, fu improvvisamente troncata dalle dimissioni del Sindaco, il Duca di San Donato, che era stato l'animatore della iniziativa.

In conclusione ad oltre un ventennio dalla unificazione i maggiori problemi napoletani permanevano quasi tutti irrisolti. Alcuni anzi mostrano i segni di un generale aggravamento non tanto per il tempo trascorso e per l'incremento demografico che peggiorava le condizioni di abitabilità e di densità, ma soprattutto per l'ulteriore involuzione e crisi del sistema economico che vedeva accresciuta la sperequazione tra fonti di reddito e forze di lavoro disponibili.

Il ristagno succeduto al fervore dei propositi che aveva caratterizzato il periodo immediatamente successivo al 1860, sarebbe durato ancora a lungo, se a smuovere le acque, torbide ma quiete, non fosse intervenuta una drammatica contingenza, non priva di precedenti nella storia napoletana, il colera del 1884.

Note

¹ Si ricordano, tra i molti esempi, la "Royal Commission to enquire into the housing of the working class" del 1884; cfr., inoltre, MULLER-CACHEUX, *"Habitations ouvrières en tous pays"*, Parigi 1879; *Die Wohnungsverhältnisse der armeren Gutachten und Berichten Herausgegeben in Auftrag des Vereins für Sozialpolitik*, 1886; *Eleudsviertelsanierung*, a cura dell'Internationaler Verband für Wohnungswesen di Francoforte S.M., Verlag Julius Hoffmann, Stoccarda, 1935.

² La utilizzazione di molti di questi edifici era del resto già in buona misura differente da quanto ipotizzato inizialmente con previsione lungimirante: infatti in molti casi si erano assegnati gli immobili resi disponibili ad abitazioni invece che ad istruzione o ad attrezzature collettive di uso pubblico.

³ Per un più dettagliato e puntuale esame di tutti gli argomenti specifici esposti in questo capitolo, così come per i successivi, si rimanda al capitolo X che riporta la esposizione cronologica analitica dei singoli e più rilevanti provvedimenti urbanistici (realizzati e non) interessanti la città dal 1860 in poi.

⁴ Cfr. ERNESTO ARTOM, *op. cit.*. Si riporta in sintesi quanto significativamente in merito scriveva il Conte di Cavour: "Quando la rete ferroviaria sarà completa, l'Italia godrà di un considerevole volume di traffici in transito. Le linee che uniranno i porti di Genova, Livorno, Napoli con quelli di Trieste, Venezia, Ancona e della costa orientale del Regno di Napoli, trasporteranno attraverso l'Italia un grande movimento di merci e viaggiatori dal Tirreno all'Adriatico e viceversa. Inoltre se le Alpi sono attraversabili, come si è portati a credere, tra Torino e Chambery, il lago Maggiore e lago di Costanza, Trieste e Vienna, i porti italiani saranno in grado di dividere con quelli oceanici e del Mare del Nord il compito dell'approvvigionamento dell'Europa Centrale... Infine, se le linee napoletane si stenderanno fino all'estremità del Regno, l'Italia sarà chiamata a nuovi e più alti destini commerciali. La sua posizione centrale nel Mediterraneo dove, come un immenso promontorio, sembra destinata a costituire un ponte fra l'Europa e l'Africa, la renderanno indubbiamente, allorché i treni l'attraverseranno in tutta la sua lunghezza, la via più breve ed agevole dall'Oriente all'Occidente... È fuori di dubbio che le grandi linee italiane serviranno allora a trasportare la maggior parte dei viaggiatori ed alcune tra le più preziose merci che circoleranno per queste vaste zone".

⁵ Cfr. BENEDETTO CROCE, *Storia d'Italia dal 1871 al 1915*, Bari, Laterza, 1956.

⁶ Si trattava precisamente della strada della Marina, dal largo del Castello alla Porta del Carmine, e di quella, comunque molto stretta e disagiata per il traffico, che dall'angolo del Palazzo Maddaloni sbucava, attraverso Forcella, a Porta Nolana.

⁷ La concessione delle tramvie era stata, dall'allora Ministro dei LL.PP. Silvio Spaventa, "arditamente" decentrata nel 1873 agli Enti Locali, in deroga alla disposizione che la prevedeva per legge speciale, o per delega del Governo.

⁸ C'è da osservare che i quattro fondaci in questione erano ubicati ciascuno in una delle quattro sezioni urbane che furono poi oggetto del Risanamento: Porto, Pendino, Mercato e Vicaria.

CAPITOLO V

IL RISANAMENTO

“In quella occasione” - scrive Benedetto Croce a proposito dell’epidemia di colera del 1884¹ - “fu una gara di fratellanza di tutte le classi di cittadini, napoletani e delle altre parti di Italia”.

Anche al giorno d’oggi, in un mondo di comunicazioni di massa, le informazioni su avvenimenti tragici di portata collettiva sono ricche di appelli ai sentimenti umanitari, di fronte ad una pretesa imprevedibilità o fatalità degli eventi naturali. Ciò consente in numerosi casi di mimetizzare, in parte, quelle responsabilità che sono tra le cause delle pubbliche calamità. Nel caso del colera dell’84, tali responsabilità vanno messe in relazione con l’insufficiente attenzione posta dal Governo centrale alla crisi economica e sociale napoletana, crisi che tra l’altro non dipendeva solo da fattori locali ma anche da decisioni prese in sede nazionale (delle quali in precedenza si sono elencate alcune tra le più rilevanti e sfavorevoli alla città ed al Mezzogiorno tutto).

D’altra parte gravi responsabilità sono individuabili anche nella precaria conduzione dell’amministrazione comunale che, accanto alla costante carenza di mezzi finanziari, mostrava una insufficiente coscienza del livello di degrado e degenerazione della situazione urbanistica cittadina.

Non bisogna a tal proposito dimenticare che non erano mancati alcuni segni premonitori specifici, abbastanza vicini nel tempo e nello spazio², che avrebbero dovuto almeno spingere allo studio del problema del risanamento igienico della città. Ma ogni avvertimento fu in sostanza ignorato e l’epidemia, una volta scoppiata, assunse dimensioni così vaste da manifestarsi come la più grave fra quante se ne ebbero in Italia nella seconda metà del secolo scorso. Napoli aveva del resto una triste tradizio-



Tav. 9 Piano di risanamento

Le opere di risanamento, pur avendo uno scopo unitario, non potevano dirsi tutte della stessa natura.

La parte della città compresa fra la piazza del Municipio, la Marina, corso Garibaldi, il ciglione dell'Università e di san Marcellino, nonché la via Forcella, costituiva una zona assolutamente priva di strade regolari con l'eccezione della via del Duomo costruita prima.

Questa parte presentava verso nord un aggregato informe di fabbricati, entro cui si trovavano i fondaci più malsani e che si sviluppava dal vico Venafro, nella sezione Porto, al vicolo Orto del Conte, in sezione Mercato.

Verso il mare esisteva una certa regolarità nella maglia stradale, ma si aveva una depressione altimetrica considerevole. Dalle condizioni di questa zona nacque l'idea del Rettifilo, che appunto doveva attraversare tutta la zona a nord.

Diverse erano le condizioni della restante parte delle sezioni da risanare.

Quest'area infatti era costituita da zone malsane staccate, come il Borgo Loreto, la Duchesca, ecc., tutte di superficie limitata, e circondate da strade di una certa importanza.

Il compito del risanamento per tali zone era alquanto più limitato, trattandosi di sistemare le vie esistenti, sia con prolungamenti che con allargamenti.

Il concetto di sviluppare su larga scala le nuove costruzioni sui terreni adiacenti alle zone di bonifica, come quelli ad occidente della via Arenaccia e della via Stella Polare, nacque dal fatto che gli stessi, mentre si trovavano vicini all'abitato, si collegavano a tutto il piano delle nuove edificazioni stabilite, ed in parte poi compiute, per la realizzazione dei rioni d'ampliamento nella zona orientale della città, e per il "diradamento della popolazione".

ne in tal senso: le condizioni igienico-edilizie, più volte richiamate nei loro aspetti più gravi e carenti, avevano infatti già favorito di frequente l'insorgere di alcune malattie infettive, talvolta perfino con spiccato carattere endemico³.

Tuttavia se gli altri eventi luttuosi che contrassegnano la storia della città, in genere non presentarono sensibili effetti e conseguenze sulla sua struttura insediativa, il colera del 1884 motivò un intervento urbanistico di interesse e dimensioni certamente non comuni: il Risanamento.

Il complesso delle operazioni urbanistiche, nelle quali si è tradotto il piano di risanamento, ha investito per molti anni praticamente tutto l'organismo cittadino, sia all'interno dei vecchi tessuti fatiscenti, sia ai margini delle periferie, condizionando ed indirizzando le successive fasi dello sviluppo urbano.

I nuovi quartieri di espansione, progettati nell'ambito delle operazioni di risanamento, la cui realizzazione fu più o meno circoscritta, costituiscono, quasi sempre, il punto di innesco ed il germe di più ampi interventi successivi.

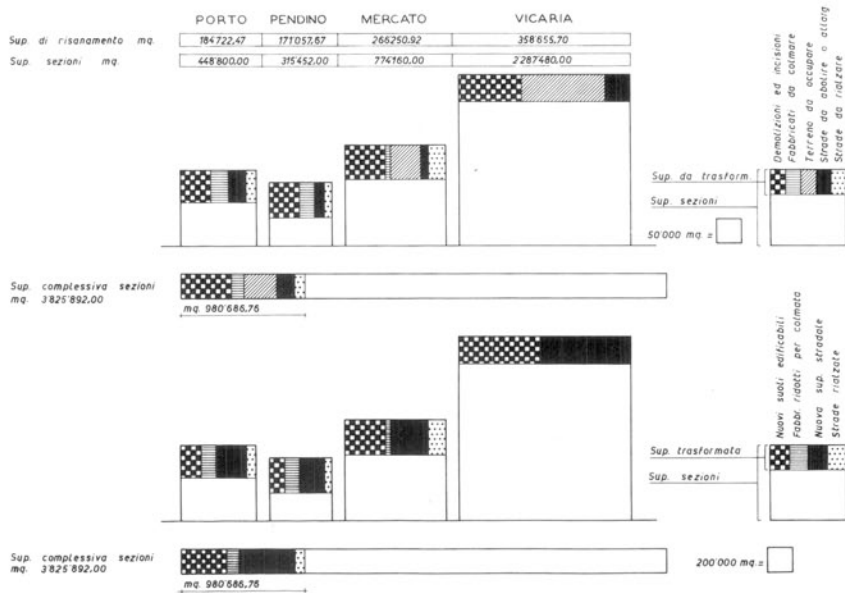
D'altro canto l'insieme storico dei quartieri centrali, di quelli cioè che costituivano sostanzialmente l'organismo urbano del sedicesimo secolo, è stato inciso e modificato in maniera sostanziale soltanto dal Risanamento: i vecchi tessuti si presentano oggi così come li trasformò il complesso degli sventramenti e delle bonifiche.

In effetti tutta la somma di interventi singoli operati successivamente ha avuto effetti, localmente consistenti in qualche caso, ma di raggio e portata così limitati da fare considerare come unico intervento innovatore, successivo al Risanamento, solo la diffusa distruzione apportata ai quartieri storici dall'ultima guerra con le susseguenti ricostruzioni (talvolta più disastrose delle stesse demolizioni) ed, in parte, il recupero e la ricostruzione successive al terremoto del 1980.

Il Risanamento si presenta quindi per dimensioni, intenti ed aree di intervento, come una operazione di una vastità e complessità che trovano difficilmente riscontro nella pratica urbanistica del tempo.

È da rilevare, d'altra parte, che le sole dimensioni e complessità sono del tutto insufficienti a qualificare, sotto il profilo più propriamente urbanistico, la validità culturale, metodologica e pratica dell'intervento.

Pertanto è di nessun interesse, ai fini del presente studio, la vasta letteratura encomiastica che tali aspetti maggiormente tende a sottolineare e che approda raramente ad analisi critiche, pur conservando un rilevante valore documentario.



Tav. 10 **Suddivisione delle superfici nel progetto di Risanamento**

L'area del progetto di risanamento era di mq. 980.686 pari al 25,63% della superficie complessiva dei quartieri bassi (cioè le sezioni Porto, Pendino, Mercato, Vicaria). Con riferimento ai singoli quartieri, l'analogo valore percentuale era del 54,22%, 41,15% e 34,39% rispettivamente per Pendino, Porto e Mercato, abbassandosi invece al 15,67% per la sezione Vicaria; il tutto in rapporto alla ripartizione amministrativa di allora. Le sole demolizioni ed incisioni rappresentavano una superficie di mq. 405.306, cioè il 41,32% di quella totale da trasformare, distribuita presso a poco in egual misura percentuale nelle 4 sezioni considerate, mentre le strade da sopprimere (mq. 133.794), rettificare o colmare (mq. 84.907) corrispondevano in complesso a mq. 218.701. I terreni da lottizzare (mq. 261.053) nella zona periferica interessavano le sole sezioni Mercato e Vicaria, mentre le colmate di fabbricati (mq. 95.625) ed i rialzamenti stradali erano da effettuarsi in massima parte nei quartieri Porto e Pendino, altimetricamente più depressi.

Si prevedeva che, al termine della esecuzione dei lavori, la superficie sarebbe stata di mq. 375.696; il che in rapporto alla situazione precedente avrebbe significato un abbassamento della densità da 1.610 a 700 ab./ha., ed anzi ad un valore ancora minore, se fosse stato eseguito per intero il piano di ampliamento che avrebbe dovuto investire una superficie di 3 milioni di mq., in cui sarebbero stati insediati circa 180.000 abitanti. Per quanto si riferisce alla rete viaria, il suo sviluppo finale era previsto in una superficie di mq. 604.989; la sua incidenza sulla superficie totale sarebbe passata così dal 22,31% al 61,69%. "Esaminando l'opera da altri aspetti si riconosce che essa comprendeva 271 strade vecchie, di cui 144 da abolirsi definitivamente, e 127 più o meno da allargarsi; che erano da abbattere ben 56 fondaci e 521 isolati di case, di cui 391 totalmente e 136 parzialmente, che erano da distruggere 17.000 abitazioni e 62 chiese, da espropriare 7.100 proprietari, di cui 5.400 totalmente e 1.770 parzialmente..." (cfr. Alberto Margheri, op. cit. pagg. 24 e 25).

L'esame storico-critico del Risanamento deve preliminarmente delineare quali erano gli orizzonti culturali e politici del tempo, e le concrete difficoltà e problemi che si dovettero affrontare per trasferire aspirazioni, obiettivi, progetti nella materiale operatività degli interventi.

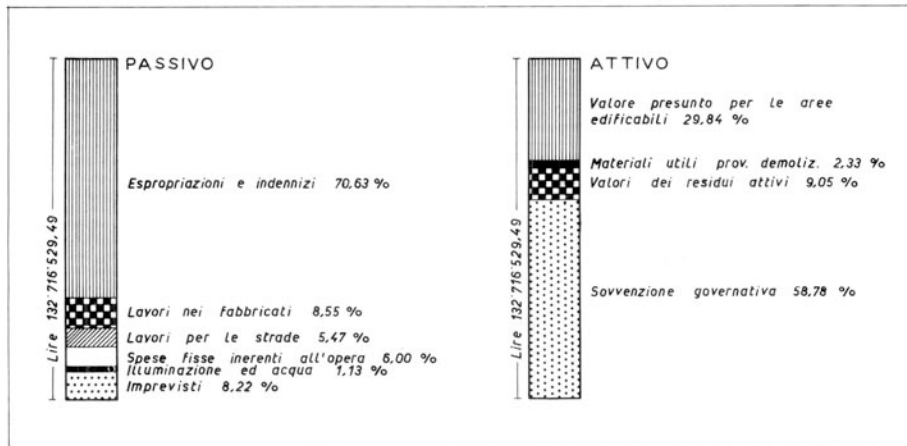
Alcuni di quei limiti che oggi si possono riscontrare furono imposti dal clima politico e morale, nazionale e locale, dalla pratica corrente amministrativa, dallo scarso controllo pubblico che si poté o si volle esercitare sulla esecuzione del piano.

Se resta, infatti, da accertare l'influenza esercitata dalla situazione politica sul disegno e sui contenuti del piano, alcuni effetti di rilievo, nel campo propriamente urbanistico, scaturiscono dalla gestione del piano in ambito amministrativo. Infatti, soprattutto per i tempi di attuazione, i vari provvedimenti assumevano scarsa efficacia e diverso significato, perdendo il carattere di elemento di un quadro complessivo preordinato per divenire eventi isolati e privi di buona parte degli effetti sperati.

Il contesto normativo dell'epoca costituiva, d'altra parte, un ulteriore vincolo e per certi versi un ostacolo nei confronti dell'azione da intraprendere. La situazione, infine, come si è tentato di illustrare in precedenza, era estremamente complessa e difficile soprattutto sotto il profilo sociale ed economico.

Questi aspetti più delicati, in parte per effetto del livello tecnico-culturale maturato nell'epoca ed in parte per la già citata scarsa sensibilità politica, furono trascurati o subordinati ad altri la cui immediatezza e dimensione fece sì che non fosse colta la prospettiva di insieme e la unicità e gravità dei problemi presenti. Da ciò scaturisce la opinabile preminenza data ad alcuni obiettivi: la precedenza di certi fini a carattere eminentemente igienico-sanitario, imposta psicologicamente dalla diffusione dell'epidemia, certamente non rispettava la logica delle priorità e trascurava le stesse interconnessioni dei problemi e delle situazioni.

Il limite più palese si manifestava nella miope visione dei problemi sociali ed economici più urgenti, quelli del proletariato e sottoproletariato napoletano, non inquadrati nel naturale contesto spaziale della città - e per estensione, o meglio per conseguenza, del Mezzogiorno - ma circoscritti nell'ambito del quartiere o della semplice e singola condizione abitativa. Pertanto, mentre i problemi igienico-sanitari potevano trovare opportuna risoluzione nell'opera di bonifica edilizia, i problemi economici e sociali, legati ai primi da una chiara rispondenza dialettica, non potendo risolversi nel contesto di una economia urbana priva di significato, restavano insoluti o aggravati.



Tav. 11 Bilancio dell'opera di Risanamento

Il bilancio dell'opera di risanamento fu compilato in base agli studi completivi del relativo piano ed in seguito allo stanziamento di 100 milioni in virtù della legge 15 gennaio 1885.

Il concorso dello Stato doveva innanzitutto fronteggiare la costruzione delle fognature per circa lire 22 milioni. Restavano per l'opera di risanamento soltanto lire 78 milioni circa, ripartite tra l'altro in 12 annualità. Il preventivo effettivo di spesa ammontava invece a lire 115.129.279, di cui la maggior parte occorrenti per le espropriazioni, tenendo presente che queste dovevano compiersi entro il primo quadriennio. In più si doveva tener conto degli interessi passivi che portavano quindi il passivo totale a lire 132.716.529. Sono queste le cifre del progetto del 1887 che variarono di poco con quello del 1888-89 (cfr. Relazione della Regia Commissione d'Inchiesta per Napoli, vol. I, pagg. 680).

Il passivo era dunque costituito da elementi certi e determinabili, poichè le espropriazioni ed i lavori potevano essere valutati con esattezza. L'attivo invece era costituito in gran parte da elementi incerti, dipendendo dalle condizioni di mercato il valore dei suoli di risulta e dei residui attivi. Le sopravvenute crisi finanziarie e bancarie aggravarono la spesa e ridussero i fondi che coll'intervento ci si riprometteva di realizzare.

Le incertezze, gli errori e le distorsioni dell'intervento, che erano il portato delle condizioni politiche e delle concezioni urbanistiche, si sommarono a tutti gli intoppi di natura pratica e contingente. In questo quadro di complesse e quasi fisiologiche difficoltà, va inserito e valutato lo sforzo di rinnovamento urbano del Risanamento.

In sintesi, le più significative caratterizzazioni che devono essere riconosciute al contesto in cui operò l'intervento del risanamento possono essere così elencate: le preesistenze erano contrassegnate da fenomeni accentuati di degenerazione della struttura urbanistica, dall'estremo decadimento della consistenza edilizia, da una precaria vita economica legata alla condizione abitativa, da un conseguente livello sociale estremamente basso.

I criteri operativi, coerenti con la cultura del tempo, erano estranei all'impostazione storicistica dei problemi dell'ambiente; l'amministrazione e l'indirizzo politico locale non erano indenni dall'influenza di fenomeni di malcostume e di lassismo; gli strumenti legislativi non erano adeguati ed i nuovi interventi in tale direzione mancavano necessariamente di una opportuna sperimentazione; i mezzi economici, seppure consistenti, si rilevarono ampiamente insufficienti.

Queste osservazioni mirano ad evidenziare i caratteri e gli aspetti che occorre approfondire per formulare un giudizio più completo e storicamente fondato. L'esperienza di una più meditata valutazione scaturisce anche dal fatto che, come detto, il Risanamento costituisce il primo e il solo intervento di così vasta portata nell'ambito della vecchia struttura di Napoli. Ciò significa che il criterio di intervento seguito e le ripercussioni sociali, economiche, tecniche e giuridiche, originate da questa unica esperienza, rappresentano altrettante indicazioni da analizzare e da interpretare per trarne indirizzi metodologicamente validi. È in tal senso che vengono formulate le successive osservazioni critiche sul contesto sociopolitico e normativo che più specificamente condizionò l'attività del Risanamento della città.

La vita amministrativa napoletana, dopo il 1860, passata la ventata del primo entusiasmo, era andata deteriorandosi e scadendo e, all'epoca dell'intervento del Risanamento, non mostrava soverchia limpidezza di avvenimenti e protagonisti⁴.

Il clima di compromesso e di confusione si manifestava attraverso contrattazioni di reciproci appoggi nel campo parlamentare ad amministrativo ed attraverso la prevalenza degli interessi particolari su quelli collettivi⁵.

La locale struttura sociale creava del resto le condizioni favorevoli allo sviluppo del malcostume politico. La borghesia, di cui già si è rilevata la scarsa incidenza nel corpo sociale della città rispetto al sottoproletariato da un lato e alla nobiltà dall'altro, aveva rappresentato nel passato, nella sua componente intellettuale e umanistica, il tramite tra gli interessi, ancora in buona parte feudali, della classe nobiliare terriera ed il sistema burocratico amministrativo.

Essa, pur se indebolita nelle sue più vitali energie culturali e progressiste con la repressione dei moti liberali del '48, nel 1860 avrebbe tuttavia potuto trasformarsi in borghesia del lavoro ed in classe dirigente politicamente impegnata nella evoluzione delle strutture socio-economiche locali nel senso della integrazione nazionale dello sviluppo. Ma tale possibilità avrebbe potuto attuarsi e concretarsi solo a condizione che la politica economica dell'intero paese avesse favorito e sostenuto il nuovo ruolo nel contesto di una rinnovata e vitale struttura. Purtroppo, come è noto, ciò non avvenne e tali speranze andarono ampiamente deluse da una serie di improvvidi indirizzi che vanificarono molte delle possibilità e delle prospettive dello sviluppo meridionale.

La borghesia si dimostrò l'elemento più debole della struttura sociale della città, in grado di rappresentare esclusivamente sé stessa o interessi precostituiti in sede amministrativa, priva di slanci e di ispirazioni ideali. Da qui le più profonde radici dell'immobilismo economico, culturale e sociale del Mezzogiorno e della città in quel periodo. I fenomeni di malcostume non erano che il riflesso più negativo e palese di questa situazione.

D'altra parte, non sarebbe lecito indicare solo nelle condizioni locali le ragioni di ciò che sarebbe accaduto. È necessario porre in risalto⁶ la stretta connessione tra gli avvenimenti della politica interna nazionale e le modificazioni locali in sede amministrativa: la chiara presenza e la importanza di tali ripercussioni fu dimostrata dagli immediati riflessi nell'amministrazione napoletana degli avvicendamenti dei governi centrali e delle cadute dei vari Ministeri.

È naturale che il clima politico, sia per instabilità ed incertezza sia per l'influenza di interessi estranei alla politica o al pubblico interesse, avrebbe determinato dei rapporti particolari e dei negativi condizionamenti da parte dell'Amministrazione sull'opera di risanamento.

Altre difficoltà derivavano dalle carenze legislative. Come è noto, prima della promulgazione della legge del 15/1/1885 n. 2.892 sul Risanamento della città di Napoli, le disposizioni legislative in tema di urbani-

stica erano quelle contenute nella legge 26/6/1865 n. 2.359, sulla espropriazione per pubblica utilità⁷.

La legge del 1865, nel cap. IV, intitolato: "Dei piani regolatori edilizi", detta norme in tema di ricostruzione di quelle zone "in cui sia da rimediare alla viziosa disposizione degli edifici"; tuttavia si può affermare che i problemi del risanamento urbano vengano specificamente affrontati solo con la successiva legge del 1885.

Infatti, benché quella del 1865 desse ai Comuni con più di 10.000 abitanti il diritto di espropriare per pubblica utilità e di redigere piani per migliorare la viabilità e le condizioni delle abitazioni, tale diritto all'intervento, per quanto riguardava le residenze, spesso si riferiva solo agli edifici direttamente interessati dai provvedimenti di viabilità; così che, in effetti, il risanamento di interi quartieri sarebbe risultato praticamente impossibile, prima della entrata in vigore della legge del 1885.

Questa ultima, discussa alla Camera nel 1884⁸, oltre a dichiarare preliminarmente di pubblica utilità "tutte le opere necessarie al Risanamento della città di Napoli", affidandone la progettazione e la esecuzione al Municipio (art. 1), stabiliva la emissione di "titoli speciali di rendita ammortizzabili", per ottenere il capitale effettivo di 100 milioni (art. 2), fissando altresì il contributo da erogarsi da parte del Comune in non meno di 10 milioni (art. 9)⁹.

La questione dell'indennità di esproprio veniva poi inquadrata in termini diversi rispetto alla legge del 1865. Come è noto, quest'ultima fissava l'indennizzo nel corrispettivo del prezzo di mercato. La legge dell'85, invece, oltre a stabilire (art. 12) che non si aveva diritto ad indennità per eventuali risoluzioni di contratti di locazione, sanciva che l'indennità dovuta ai proprietari degli immobili espropriati sarebbe stata determinata sulla base della media tra il valore venale e i fitti coacervati negli ultimi dieci anni (art. 13).

Erano previste alcune agevolazioni economiche e fiscali per fornire un incentivo ed un supporto alla ricostruzione: l'esenzione per cinque anni dall'imposta sui fabbricati del "maggior valore locativo derivante da miglioramenti e restauri per cagione di igiene" (art. 14) e inoltre la autorizzazione agli Istituti di credito fondiario della facoltà di concedere prestiti "fino all'ammontare di tre quinti del valore dell'immobile, compreso il terreno... per la ricostruzione di nuove case ad uso di abitazione nel perimetro del piano di risanamento" (art. 15).

L'intervento legislativo, anche se non affrontava i problemi economici del risanamento in maniera congruente alle effettive necessità, forniva

uno strumento operativo funzionale alle finalità e alle possibilità di attuazione di un disegno di riqualificazione e ristrutturazione. Va rilevato che il difficile equilibrio tra il rispetto dei diritti privati e le esigenze collettive sembra ancora lontano, in ossequio al "liberismo" all'epoca imperante¹⁰.

Nella stessa linea di giudizio è da valutare la possibilità di successo che avrebbe avuto il provvedimento che demandava ai singoli proprietari - variamente sostenuti ed assistiti in tale sforzo da appositi provvedimenti legislativi - la cura di effettuare alcune delle opere elementari di bonifica.

La risposta, come dimostrato dagli avvenimenti, fu in larga misura negativa.

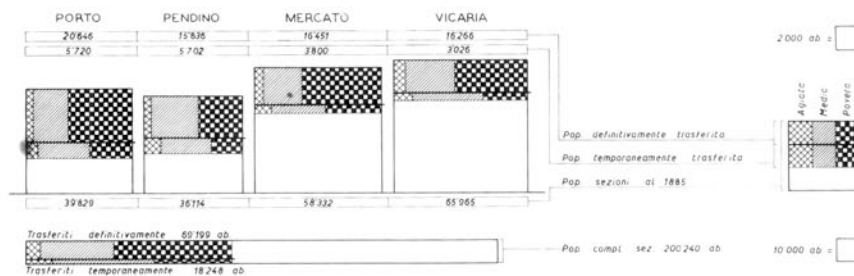
In effetti i proprietari di quegli immobili risentivano anch'essi della crisi economica della città: le somme che era possibile percepire, pur se sostanziose rispetto alle scadentissime caratteristiche e qualità degli alloggi, risultavano comunque esigue. Inoltre per essere oberati da tasse gravose - a causa dell'unificazione del sistema tributario sulla base di quello più oneroso piemontese - i redditi effettivi risultavano del tutto irrisori.

Alla difficoltà iniziale, derivante dalle limitate possibilità e disponibilità per l'intervento di miglioramento edilizio, seguiva poi quella della collocazione sul mercato degli alloggi i cui più elevati prezzi di fitto, da un lato sarebbero stati non più accessibili ai precedenti locatari né dall'altro appetibili per nuovi inquilini più agiati, meno numerosi e tesi ad insediarsi preferenzialmente in altre zone cittadine.

Per quanto riguarda la già citata carenza delle somme stanziare si deve rilevare che l'impegno dei 100 milioni di lire, considerevoli in relazione alla situazione economica e monetaria del tempo, fu assunto in mancanza di preventive indagini sul costo e sulla estensione delle opere e ciò comportò una definizione per difetto dell'importo complessivo necessario.

In proposito è necessario sottolineare che, tra l'altro, l'opera di risanamento edilizio doveva essere preceduta dalla realizzazione di una larga rete di servizi. La realizzazione dell'acquedotto e della fognatura urbana impegnava 33 milioni di lire, riducendo così di un terzo la spesa relativa all'effettivo risanamento edilizio e urbanistico; inoltre, si rese indispensabile sopraelevare il livello del suolo di vaste zone depresse, per potervi impiantare i cunicoli della nuova fognatura ed assicurarne così il funzionamento.

Il progetto redatto per l'attuazione del risanamento ed il programma



Tav. 12 Spostamento della popolazione previsto a seguito delle opere di Risanamento

Secondo il piano di risanamento, in un decennio, erano da spostare 87.447 persone, di cui 69.199 definitivamente e 18.248 temporaneamente.

Questa popolazione era così suddivisa: classe agiata 8,08%, classe media 39,09%, classe povera 52,83%. "Nessun'altra città aveva mai dovuto compiere un'opera così colossale e spaventosa,..." (cfr. Alberto Marghieri, op. cit. pagg. 24 e 25).

Circa 11.000 persone, appartenenti alle classi meno abbienti, avrebbero dovuto sistemarsi nei nuovi rioni di ampliamento (Materdei, Arenaccia Orientale, S. Efremo Vecchio e Margherita di Savoia) ove erano previste case economiche, per una superficie di mq. 38.000 e nel rione Vomero su una superficie di mq. 20.000.

Secondo il piano gli abitanti poveri della Marina e della zona adiacente al 1° tratto del Corso e quelli di Borgo Loreto e di S. Antonio alla Vicaria, durante le successive fasi dell'opera, dovevano essere trasferiti nei rioni Vasto a Capuana, Orientale, S. Efremo e Margherita, cioè in zone non lontane dai loro centri di interesse.

Le abitazioni economiche, distribuite nelle zone di risanamento per un totale di mq. 40.000, dovevano accogliere le classi povere sloggiate dai quartieri bassi, cioè dai fondaci e dai vicoli malsani delle sezioni Porto e Pendino.

Altri "30.000 mq. di case a buon mercato" (gli ultimi piani dei nuovi edifici) erano previsti in molte traverse del Rettifilo (l'attuale corso Umberto I) per una parte della popolazione spostata temporaneamente; a queste erano da aggiungere tutte le vecchie case che, non soggette a demolizione, sarebbero rimaste accanto alle nuove e che, secondo le previsioni, sarebbero state gradualmente abbandonate dai ceti medi, alla ricerca di abitazioni migliori nei nuovi rioni di ampliamento.

degli interventi interessava un'area sostanzialmente coincidente con quella delle quattro sezioni cittadine del Mercato, Pendino, Porto e Vicaria. Le opere riguardavano, oltre alla realizzazione dei sottoservizi di approvvigionamento idrico e di smaltimento delle acque, il risanamento edilizio delle zone insalubri, con relativa diminuzione dell'indice di affollamento, l'ampliamento della città con nuovi rioni periferici (Tav. 9).

Sotto il profilo urbanistico, il programma del Risanamento si compendia in alcuni ampi e decisi tagli rettilinei da operare nel vivo dei vecchi tessuti e nella ricucitura dei lembi sfrangiati secondo maglie ortogonali più larghe di quelle originarie. Le zone individuate come più malsane, e pertanto direttamente interessate dalle incisioni, erano formate da edilizia minuta, intricata e densa, affossata e depressa ed orientata, nello schema stradale, obliquamente rispetto agli assi principali previsti nel piano di Risanamento.

Il tessuto originario non poteva quindi non essere sconvolto e gravemente lacerato dai tagli operati secondo linee assolutamente indifferenti alla vecchia trama e fuori scala rispetto all'ambiente preesistente¹¹.

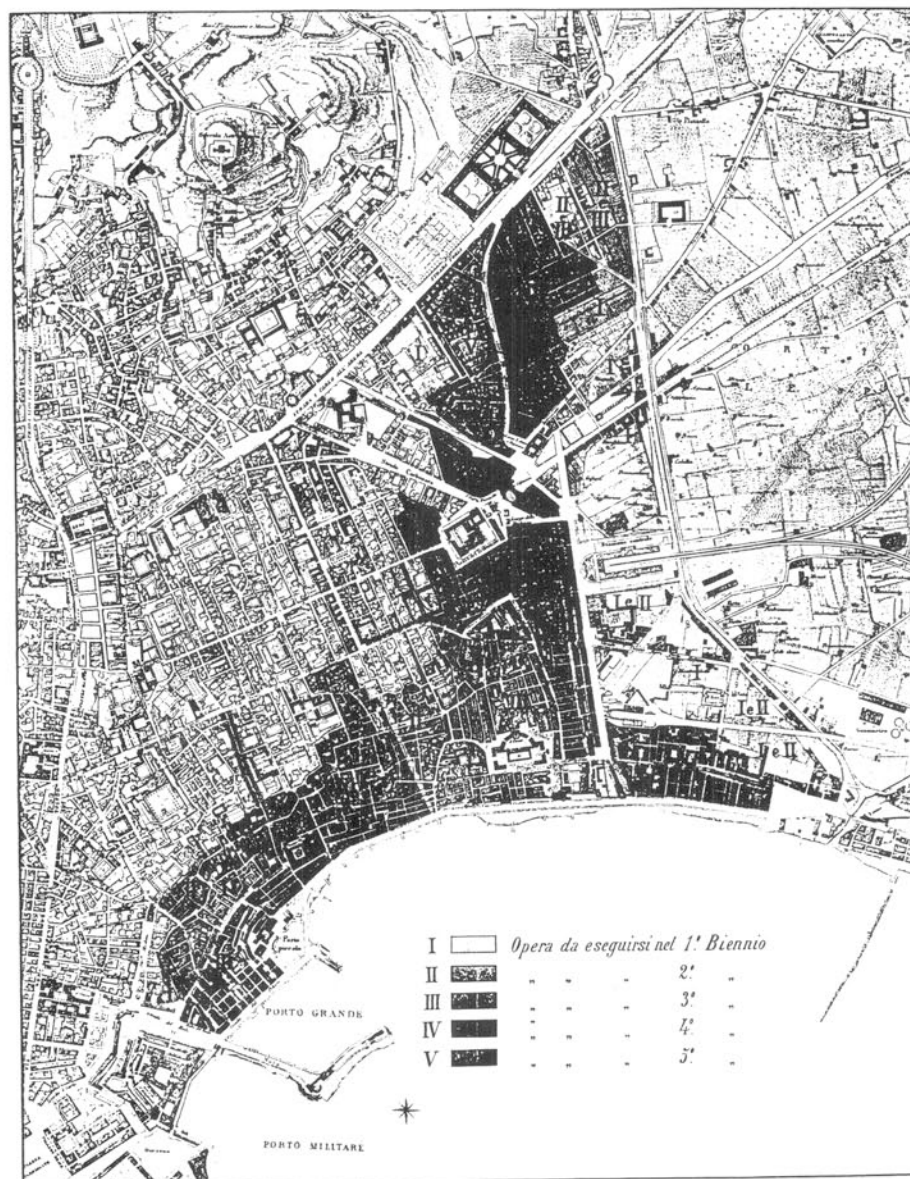
In particolare con l'apertura del Rettifilo - operata dalla Società del Risanamento con tracciato diverso da quelli studiati negli anni precedenti (Foto 7 e 8) - fu cancellato un ambiente urbano dalla tipica caratterizzazione edilizia; e benché vicoli, larghi e supportici fossero definiti da residenze nella massima parte malsane, la sensibile soluzione di continuità introdotta in detto tessuto da un lato non ebbe una efficacia tale da estendere su tutta l'area gli effetti igienicamente positivi dell'intervento e dall'altro turbò irrimediabilmente i caratteri ed i valori di una fascia urbana ben più vasta di quella "risanata" (Foto 9, 10, 11, 12) (Figg. 6, 7, 8, 9).

In pratica quel risanamento edilizio che si imponeva urgentemente, richiedendo una larga serie di interventi nei tessuti vecchi e malati della città, fu condotto senza un preventivo approfondimento critico della metodologia di intervento e in assenza di una adeguata sensibilità per i problemi e le istanze di ordine storico ed estetico.

Pertanto, al di là degli effetti positivi, che si sono manifestati con sufficiente evidenza nel campo sanitario solo dopo decenni, e quasi come conseguenze secondarie ed indirette, non si può non addebitare al Risanamento il prodursi di palesi disarticolazioni e sproporzioni (quale, ad esempio, l'infelice rapporto tra il complesso edilizio dell'Ateneo ed il Rettifilo).

La creazione dell'asse principale del Rettifilo avrebbe dovuto con-

MUNICIPIO DI NAPOLI
 PIANO DI RISANAMENTO
 Pianta della distribuzione del lavoro



Tav. 13 Pianta della distribuzione del lavoro

Le opere del piano di risanamento, da eseguirsi in cinque bienni, furono raggruppate in tre categorie principali e cioè:

- 1) opere di bonifica per colmate, demolizione di fabbricato denso e formazione di rete stradale allacciata ad un'unica arteria principale con edificazione sulle aree di risulta;*
- 2) opera di bonifica per demolizioni parziali con rete stradale sparsa, allacciata a diverse arterie esistenti, con edificazioni più limitate sulle aree disponibili;*
- 3) opere di ampliamento sui terreni contigui alla zona da bonificare con costruzione di nuovi edifici.*

In base alla legge del 1885, fu previsto il frazionamento delle opere stesse sia per graduare lo spostamento della popolazione che per non arrecare intralci al traffico ed ai pubblici servizi.

Per tale motivo, le opere della prima categoria furono suddivise in 7 frazioni, quelle della seconda in 5 e quelle della terza in 6. In base a considerazioni di carattere economico-finanziario, nonché per la natura delle opere, l'intero piano di risanamento fu altresì ripartito in 9 zone, costituenti l'oggetto per altrettante concessioni, delle quali una comprendeva le 7 frazioni della prima categoria di opere, mentre le altre 8 rappresentavano la distribuzione delle rimanenti 11 frazioni. Tutto ciò per ottenere contemporaneità di lavoro ed indipendenza di esecuzione.

Per quanto attiene alla distribuzione delle opere nel tempo, essa venne così stabilita:

- a) Nel primo biennio era prevista la esecuzione di tutte le frazioni comprendenti nuove edificazioni sui terreni delle sezioni Mercato e Vicaria, nonché la demolizione di una sola limitatissima parte della sezione Porto, onde avere in questa prima fase il minimo spostamento di abitanti poveri (in complesso 6.000 persone circa).*
- b) Nel secondo biennio era stabilito il proseguimento delle nuove costruzioni nelle sezioni innanzi indicate e, poichè sarebbero state già edificate case economiche al Mercato oltre a quelle del Vasto, Pontenuovo e Cavalcatoio, nello stesso biennio si prevedevano quindi anche le demolizioni a Porto, nell'area a nord della precedente, verso la via Sedile di Porto, nonché a Pendino ad oriente della via Duomo. Con tali opere si sarebbe avuto uno spostamento di circa 10.000 abitanti.*
- c) Nel terzo biennio fu proposto il proseguimento delle edificazioni in sezione Vicaria, nonché le seguenti demolizioni: in sezione Porto, la superficie compresa fra la nuova grande piazza, eseguita nel primo biennio, piazza Municipio e via Piliero; in sezione Mercato, la zona ad oriente di quella demolita al Pendino (secondo biennio) fino a via Lavinaio e via Marina. Per tali opere si sarebbero spostate circa 16.000 persone, oltre a quelle trasferite temporaneamente per opere di colmata e di incisioni (circa 4.000 abitanti).*
- d) Nel quarto e quinto biennio, essendo compiute le nuove edificazioni, dovevano completarsi le opere di demolizione e di colmata, con uno spostamento, nel quarto biennio, di circa 38.000 persone (di cui 28.000 definitivamente e 10.000 temporaneamente) e, nel quinto, di circa 10.500 abitanti (di cui 9.000 definitivamente e 1.500 temporaneamente).*

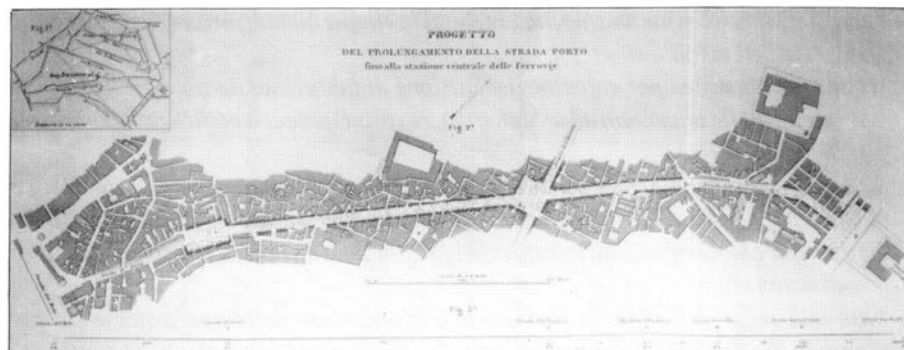


Foto 7 Progetto del prolungamento della strada Porto

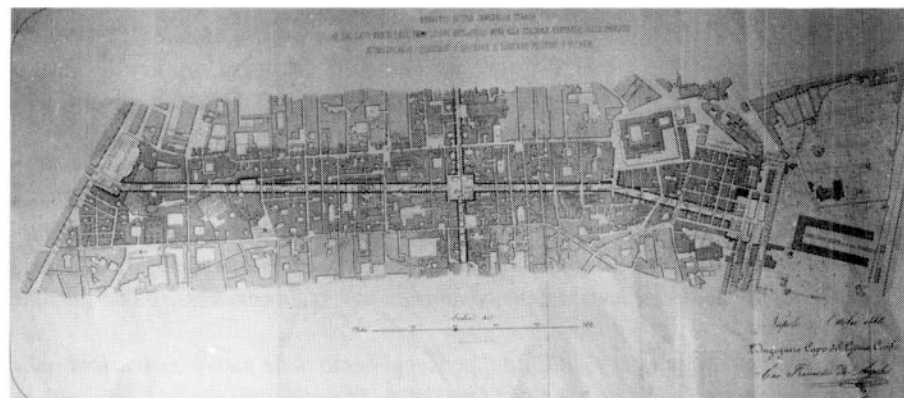


Foto 8 Strada "Piazza Mercatello"

durre, secondo le previsioni progettuali, al duplice risultato di un riordinamento della viabilità - compresa quella secondaria da innestare sul tronco primario - e della bonifica oltre che igienica anche sociale delle zone malsane.

Tale assunto scaturiva dal convincimento, chiaramente espresso ma in buona parte illusorio, che la realizzazione della lunga ed ampia arteria avrebbe bonificato economicamente le zone limitrofe. Si pensava cioè che, sia a monte che a valle, si sarebbero instaurate condizioni migliori per l'esercizio di quelle attività commerciali che, affermate e rilevanti nell'economia urbana dell'età borbonica, si mostravano in progressivo decadimento dopo l'unificazione.

L'ingenuità di tale ipotesi non richiede alcun commento risultando



Foto 9 S. Pietro ad Aram



Foto 10 S. Pietro ad Aram



Foto 11 S. Maria Egiziaca

evidente che, come pure i più vasti provvedimenti igienico-edilizi e urbanistici non avrebbero potuto suscitare effetti sui settori produttivi della città, in assenza di una azione di politica economica intesa alla promozione dell'hinterland del capoluogo e dell'intero Mezzogiorno.

E, sia pure in una visione ancora ristretta alla sola città, in alcune sedi già si avvertiva come fossero necessari, in aggiunta alle sistemazioni edilizie e di viabilità, interventi economici di effettivo e diretto impegno nel settore industriale e commerciale¹².

La creazione del Rettifilo non incontrò del resto consensi unanimi, neppure sotto l'aspetto del risanamento igienico.

L'insufficienza dell'apertura di nuove strade per risolvere il problema dei quartieri malsani appariva già allora chiara ad alcuni. "È ingenuo pensare che una strada sola in rettifilo possa bonificare la vasta zona dei bassi quartieri: ... I lunghi rettifili non producono tutti i vantaggi sperati, perchè le strade bonificano i soli punti malsani che ricadono nel loro tracciato, con l'aggravante che per demolire dieci o venti fabbricati meritevoli del piccone, si è costretti ad abbatterne cento o duecento buoni"¹³.

Del resto esperienze in tal senso si erano già avute proprio a Napoli: dal 1860 in poi erano state aperte quattro nuove ampie strade (via Duomo, Principessa Margherita, Flavio Gioia e Corso Garibaldi), ma non si erano verificate, nelle zone circostanti, modificazioni sensibili indirizzate al miglioramento ed al risanamento della situazione. Al contrario, le condizioni di abitabilità e l'affollamento si erano aggravati perché gli abitanti



Foto 12 S. Agostino alla Zecca dal C.so Umberto

delle case demolite erano rimasti nell'ambito del quartiere, dove trovavano un ambiente e delle occasioni di lavoro.

Anche l'esempio della via Toledo e della sovrastante zona dei "quartieri spagnoli", offriva una viva documentazione della coesistenza tra zone malsane e grandi arterie commerciali e di traffico. In sostanza non fu analizzato e messo a frutto il bagaglio delle esperienze precedenti al fine della definizione e della verifica dei programmi e dei progetti

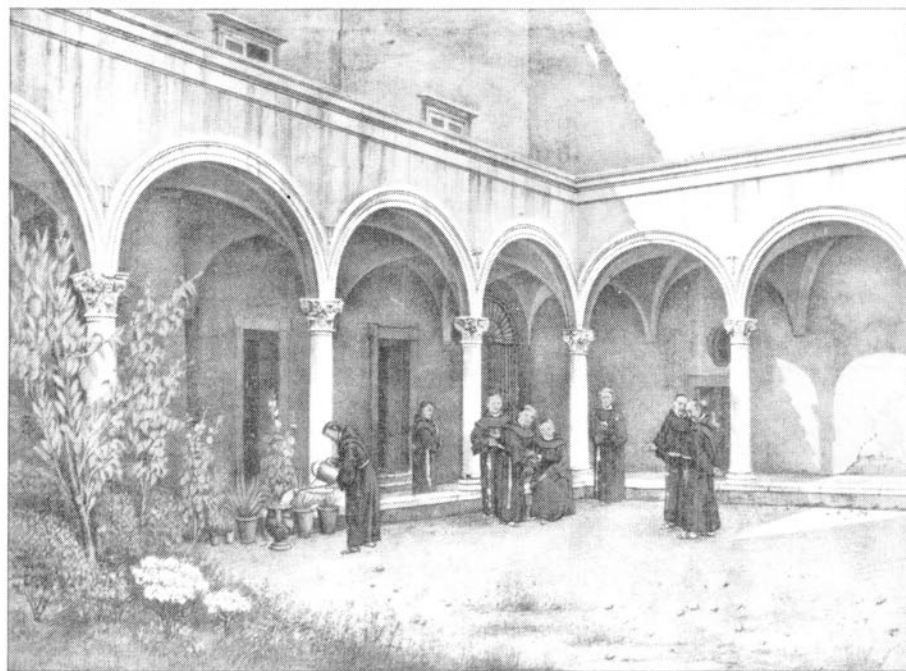


Fig. 6 Chiostro di S. Pietro ad Aram (da R. D'Ambra, op. cit.)

elaborati. Ma le carenze di indagine e di studio si risentivano del resto anche ad altri livelli, ed in ambiti più settoriali e specifici.

Ad esempio mancava, tra l'altro, a sostegno di realistici piani di intervento, ogni necessaria documentazione statistica relativa al patrimonio edilizio. Alla vasta letteratura, spesso di colore, che si era rivolta a considerare la condizione umana dei quartieri poveri napoletani, non si erano accompagnate ricerche ed indagini di settore condotte con rigore scientifico.

Si avvertiva¹⁴, quindi, la necessità di una esatta individuazione della situazione igienico-edilizia, per rappresentare nel dettaglio quei fenomeni di cui si conosceva solo l'incidenza complessiva.

Un'altra delle critiche più frequenti rivolte al Risanamento è quella di avere demolito, ma di non aver provveduto alla "conveniente sostituzione di ciò che abbatteva" e cioè ad un programma adeguato di alloggi economici. Indubbiamente le realizzazioni edilizie del Risanamento risultarono inferiori anche a quel minimo occorrente per una non eccessiva sproporzione tra l'utenza probabile di famiglie delle classi abbienti e l'offerta di case popolari. Ma il problema non riguardava, in fondo, tanto



Fig. 7 Piazza dell'Olmo (da R. D'Ambra, op. cit.)



Fig. 8 S. Maria alla Scala (da R. D'Ambra, op. cit.)

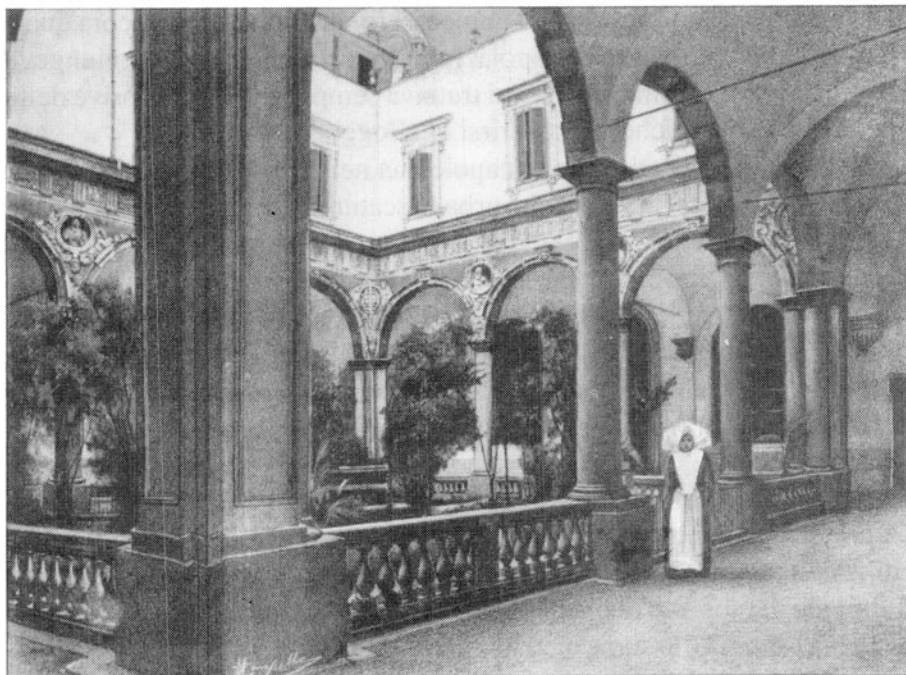


Fig. 9 Chiostro di S. Agostino alla Zecca (da R. D'Ambra, op. cit.)

l'aspetto quantitativo connesso all'ampiezza dei programmi di intervento nel settore, quanto quello della qualificazione edilizia ed economica insieme. Tanto è vero che le case popolari realizzate non vennero occupate dai poveri dei quartieri da risanare. Ciò è provato dall'abnorme ulteriore affollamento verificatosi, in termini demografici, nelle zone interessate dal Risanamento a seguito delle opere di bonifica, affollamento che è impossibile giustificare sulla sola base dell'incremento naturale per quanto cospicuo potesse risultare.

Il problema del risanamento dell'insediamento residenziale non poteva quindi essere circoscritto al settore delle case popolari, giacché per una piena risoluzione, esso avrebbe dovuto essere impostato - come più volte detto - anche in termini di lavoro ed occupazione, oltre che di alloggio.

Alle difficoltà presenti nel campo dell'edilizia sovvenzionata si sommava l'urgenza di realizzare nuove fonti di reddito per i meno abbienti. Il rapporto attività-residenza assumeva, nel caso di Napoli, un rilievo determinante, che scaturiva dai caratteri e dalle dimensioni dei problemi connessi sia al primo che al secondo termine del rapporto.

Si consideri, infatti, che nei numerosi fondaci vivevano ancora quasi 10 mila cittadini, mentre la popolazione residente nei bassi raggiungeva la cifra di quasi 130 mila unità e si trattava sempre di famiglie prive delle possibilità economiche di trasferirsi in alloggi più salubri¹⁵.

La tipicità della situazione napoletana nei riguardi dei trasferimenti delle residenze interni all'ambito urbano scaturisce principalmente da una duplice considerazione.

Il senso ed il peso anche sociale di trasferimenti che coinvolgono collettività di livello economico anche molto basso, ma comunque non legato alla condizione residenziale, sono tutt'altra cosa del trapianto in un ambiente alieno di nuclei la cui collocazione sociale ed il cui equilibrio economico sono funzione proprio della condizione abitativa sulla quale si interviene.

In altre parole, quando l'inserimento nella struttura produttiva è effettivo, il rapporto residenza-lavoro è praticamente avulso dalle situazioni edilizie; quando la collocazione sociale e produttiva è invece indefinita e fluttuante, il rapporto residenza-lavoro diventa più direttamente rapporto residenza-reddito, assume cioè un carattere intrinseco ai problemi edilizi ed i perturbamenti che in esso possono venire introdotti, sono determinati dalle reciproche interazioni (Fig. 10) (Foto 20).

Le difficoltà a cui si andava incontro con l'opera di bonifica edilizia era avvertita chiaramente anche all'epoca da parte di responsabili amministratori, quali Alberto Marghieri, assessore alle OO.PP. per dieci anni al tempo del Risanamento, che scriveva¹⁶: "Il problema è estremamente complesso ed è fra quelli che meritano uno studio approfondito nei particolari. È giusto desiderare che i bisognosi abitino meglio, che la popolazione venga diradata, che le case economiche si costruiscano in grande quantità, affinché ciascuna famiglia indigente abbia un ricovero salubre, decente, tale da essere coefficiente di miglioramento igienico e morale. Ma se dalla sfera delle aspirazioni nelle quali può spaziarsi, secondo gli impulsi dell'animo filantropico ed umanitario, si discenda in quella della realtà, in una città come la nostra, lo spirito rimane sgomento dalla gravità di una situazione quanto mai complicata... Quando pure i nuovi rioni di ampliamento si venissero rapidamente costruendo, con prevalenza di case economiche e popolari, si sarà con questo solo espediente dato davvero e realmente il ricovero ai miseri che abitano nel centro della città o altrove? È presumibile che essi si lascino sospingere verso la periferia, abbandonando i luoghi ove esercitano i mestieri che loro procacciano i mezzi per vivere?"



Fig. 10 Vico Calderai a Porto (da R. D'Ambra, op. cit.)



Fig. 11 Piazza di Porto: inaugurazione del Risanamento (da R. D'Ambra, op. cit.)

Il problema sostanziale di Napoli, che trovava le sue ragioni di fondo negli squilibri ed i dislivelli di tutta una società e di un territorio, privi di una autonoma capacità di progresso, andava ben oltre le dimensioni edilizie o anche specificamente urbanistiche di un intervento di bonifica. Si prendeva coscienza che l'integrazione sociale delle classi povere nelle nuove strutture cittadine non poteva verificarsi se non a seguito di una preliminare ed effettiva integrazione nelle strutture produttive della città, a loro volta da rivitalizzare e sviluppare, postulando in concreto i modi e le dimensioni di un programma di intervento politico-economico.

Il giudizio sul Risanamento non può quindi non tener conto di una sostanziale differenza di livello e di una vera e propria interruzione logica che intercorse tra alcune più aggiornate ed approfondite impostazioni teoriche, scaturenti dal grado di presa di conoscenza, e l'attività pratica, così come ebbe realmente ad esplicarsi in tutto il suo lungo sviluppo.

Riepilogando sinteticamente i programmi dell'intervento di Risanamento, si possono così elencare le opere previste in relazione alla legge dell'85: la realizzazione della fognatura generale urbana; la bonifica delle quattro sezioni Porto, Pendino, Mercato e Vicaria e dei rioni Santa Brigida e Santa Lucia; l'ampliamento della città mediante la costruzione di dieci nuovi rioni urbani e di due suburbani. In particolare le caratteristiche quantitative delle opere previste nelle quattro sezioni citate, dette anche "quartieri bassi" risultavano le seguenti¹⁷.

L'area interessata dal piano di Risanamento, pari a circa 98 ha, era per la massima parte da sottoporre a colmata; i fabbricati da abbattere o da colmare per rialzamento del livello stradale occupavano 50 ha, le strade da sopprimere, trasformare, colmare coprivano una superficie di 21,9 ha.

Ad intervento ultimato i nuovi edifici avrebbero dovuto corrispondere ad un'area di 37,5 ha e le nuove strade a 60,5 ha (passando da una incidenza percentuale del 22,3% ad una del 61,7% della superficie totale).

Sotto l'aspetto viario l'opera interessava 271 strade preesistenti, di cui 144 da abolirsi e 127 da modificare e ampliare. Sotto l'aspetto edilizio bisognava abbattere 56 fondaci e 521 isolati di cui 391 totalmente e 130 parzialmente, per un totale di 17.000 abitazioni e 62 chiese. Pertanto occorreva espropriare 7.100 proprietari, trasferire 87.450 persone, di cui 69.200 definitivamente e 18.250 temporaneamente. L'operazione di trasferimento interessava prevalentemente la classe sociale più povera, a cui poteva attribuirsi una quota di quasi il 60% del totale, corrispondente a 50.000 persone.

La popolazione, con densità insediativa iniziale di 1.616 ab/ha,



Tav. 14 I risultati dell'intervento del Risanamento nell'interno della chiesa di S. Pietro ad Aram

sarebbe passata ad un valore di 700 ab/ha (ed anche meno considerando che i progetti riguardavano una superficie nuova di 300 ha, su cui si prevedeva un insediamento di circa 180.000 abitanti).

Il piano per il Risanamento dei quartieri bassi, elaborato dall'ing. Giambarba nel 1884, costituì la base per la definizione della legge speciale già menzionata. Gli esecutivi di questo piano, dopo alcune vicissitudini legate essenzialmente alle previsioni dei costi, furono approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel luglio del 1886.

Tuttavia, sempre al fine di adeguare la valutazione economica del piano alla effettiva consistenza delle opere, si dovette procedere alla redazione dei cosiddetti "Studi completivi del piano di Risanamento", che servirono quale base fondamentale del Capitolato generale d'appalto, redatto dall'Amministrazione nel 1888.

Ma già l'anno prima si era acceso il dibattito sulla opportunità che il Municipio curasse direttamente l'esecuzione delle opere ovvero le concedesse in appalto.

Tra i sostenitori di questa seconda tesi si dissentiva poi sull'esigenza

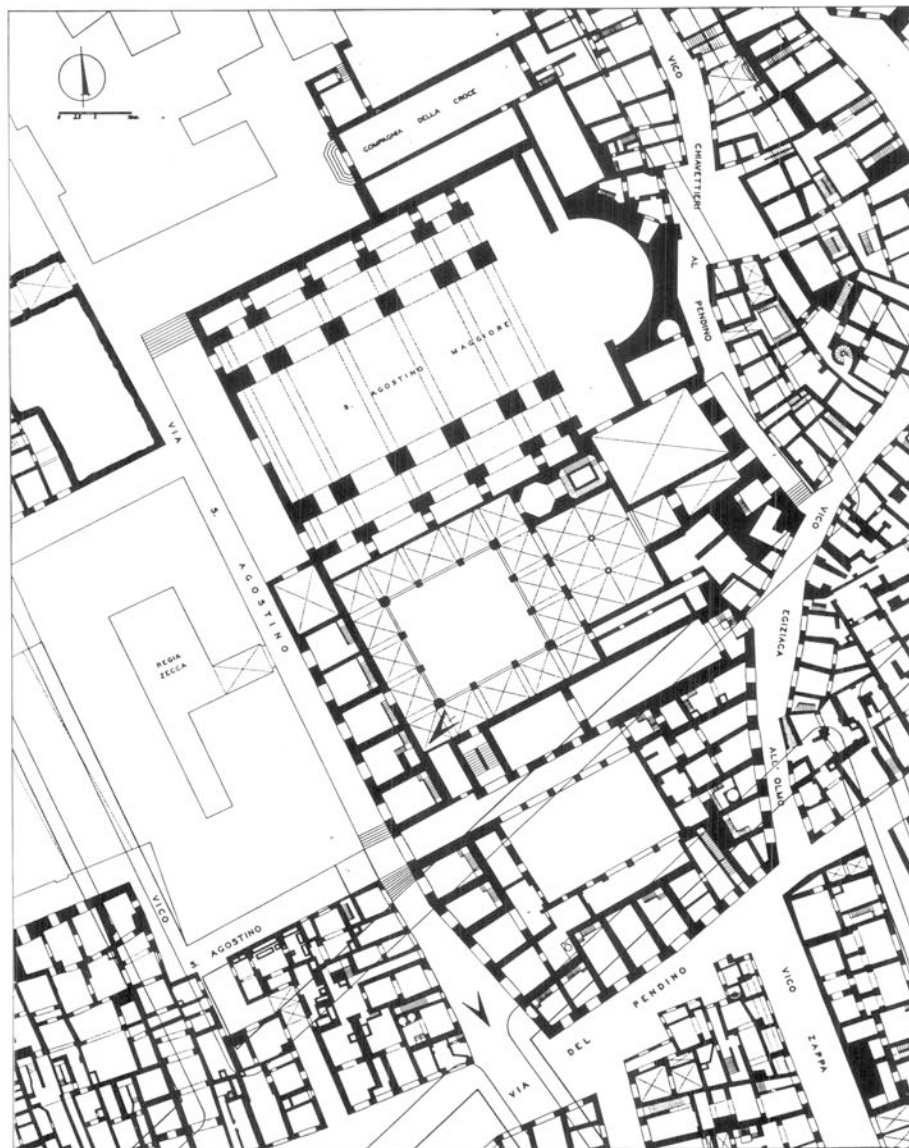


Tav. 15 Le conseguenze di una sostituzione ambientale in "Piazza dell'Olmo"

del lotto unico rispetto a più lotti: da una parte infatti si assumeva che, attesa la difficoltà di suddividere i lavori in più concessioni omogenee sotto l'aspetto economico, solo il lotto unico, con l'accentramento di direzione e di interessi, avrebbe assicurato l'esecuzione dell'opera, dall'altra si opponeva la fiducia nei benefici effetti della concorrenza.

L'acceso dibattito sviluppatosi su questi argomenti, che tra l'altro provocò la caduta dell'amministrazione del Sindaco Nicola Amore, portò ad una soluzione di compromesso, con la suddivisione del lotto unico in nuove zone oggetto di "concessioni speciali". Su questo principio fu elaborato il capitolato di appalto (approvato nel 1888) e indetta la relativa gara.

Delle offerte presentate a seguito del bando, fu prescelta quella del gruppo finanziario costituito rispettivamente dalla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano di Milano, la Banca Generale e la Subalpina di Milano, la Società Generale Immobiliare dei Lavori di Utilità Pubblica ed



Tav. 16 L'opera di Risanamento in rapporto alla conservazione di complessi storico-artistici. Il chiostro di S. Agostino Maggiore

lavori, ne provocarono la prosecuzione nel tempo ben oltre i dieci anni stabiliti nel primo contratto di appalto¹⁹.

Nel 1902 si rese necessaria l'emanazione di una nuova legge (7 luglio 1902), a seguito della quale fu stipulata una ennesima convenzione resa esecutiva nel luglio del 1904²⁰ che era tesa a risolvere le gravose difficoltà finanziarie relative al Risanamento, sulla base degli indirizzi forniti dalla Regia Commissione di indagine appositamente costituita.

La Commissione mise in luce la impossibilità di fare assegnamento sui mezzi della Società, così come di ricorrere a nuovi stralci o di affidare al Municipio la continuazione dei lavori ed infine la difficoltà per un eventuale nuovo aggravio del bilancio statale e suggerì che gli Istituti di Credito interessati ad evitare il fallimento della Società concedessero altri aiuti, compensati dallo Stato con l'esonero parziale dall'obbligo della smobilizzazione.

A seguito di ciò i lavori proseguirono con una certa continuità, ma parzialmente ostacolati dalle numerose proroghe agli sgomberi concesse dal Municipio²¹, e ciò comportò un ulteriore slittamento nel tempo dei termini di ultimazione delle opere.

Nel 1914 l'intervento di bonifica e risanamento fu esteso, con nuovi specifici accordi ed una nuova convenzione²², ad una vasta zona del Rione S. Giuseppe-Carità. Da quanto esposto risulta con evidenza come l'opera del Risanamento non abbia rappresentato soltanto l'intervento dimensionalmente più significativo della storia urbanistica della città, ma debba considerarsi - per estensione ed articolazione temporale in un ampio periodo che può ritenersi non ancora esaurito nelle linee ispiratrici e nel disegno neppure nell'immediato secondo dopoguerra - come un vero e proprio "processo" di sviluppo autonomo interno al più generale sviluppo urbano.

L'evoluzione insediativa di tutta la città a partire dagli ultimi anni del secolo scorso è una vicenda quindi strettamente interrelata con quella del Risanamento, ricca di reciproci e rilevanti condizionamenti; in tal senso non è possibile confinare rigidamente nell'ambito di un determinato periodo della "storia" di Napoli un intervento quale quello del Risanamento che ancora in tempi recenti ha fatto risentire i suoi effetti.



Foto 13 Edificio al C.so Umberto nei pressi della chiesa di S. Agostino alla Zecca



Foto 14 C.so Umberto

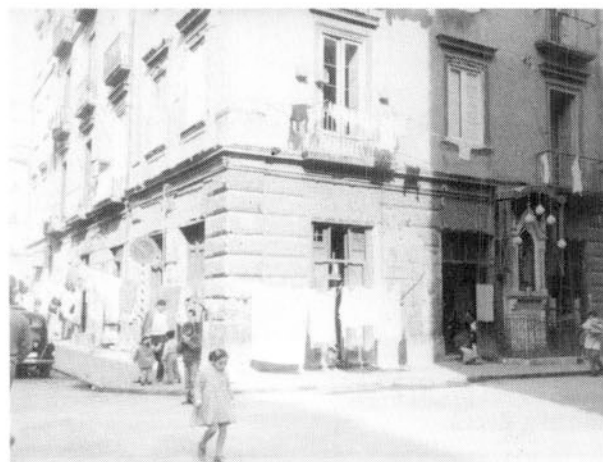


Foto 15 Edifici costruiti in zone di piano di risanamento nei quali, ai piani terra, erano previsti negozi successivamente trasformati in terranei di abitazione



Foto 16 Bassi al Vasto in via Torino



Foto 17 Via Marina negli anni '60



Foto 18 Edifici al Ponte di Tappia



Foto 19 Dal C.so V. Emanuele verso
il Grattacielo e piazza Carità



Foto 20 Vico Graziella a Rua Catalana



Foto 21 Via Lavinaio.

Occorre saper andare oltre certe sensazioni immediate, per cogliere i nessi strutturali alla radice dei fenomeni e dei costumi; si rischia, altrimenti, di vederli unicamente come un fatto di folklore.

Accade, ad esempio, che all'origine di aspetti pittoreschi, come i "panne spase", stia una abnorme utilizzazione funzionale degli spazi, frutto di una distorsione che si esprime anche in forme stabili, nell'edilizia oltre che nel costume.

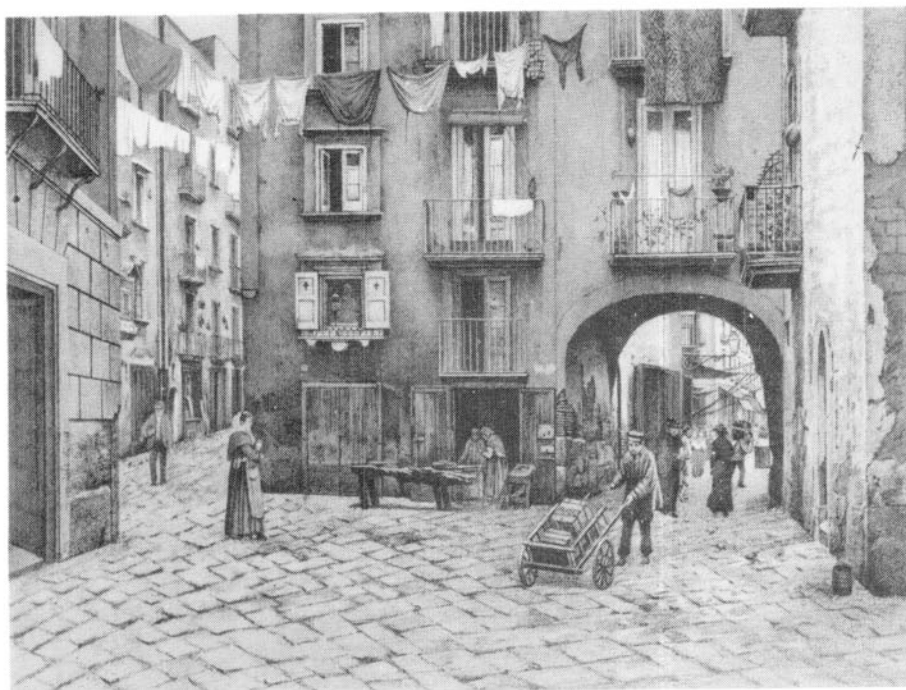
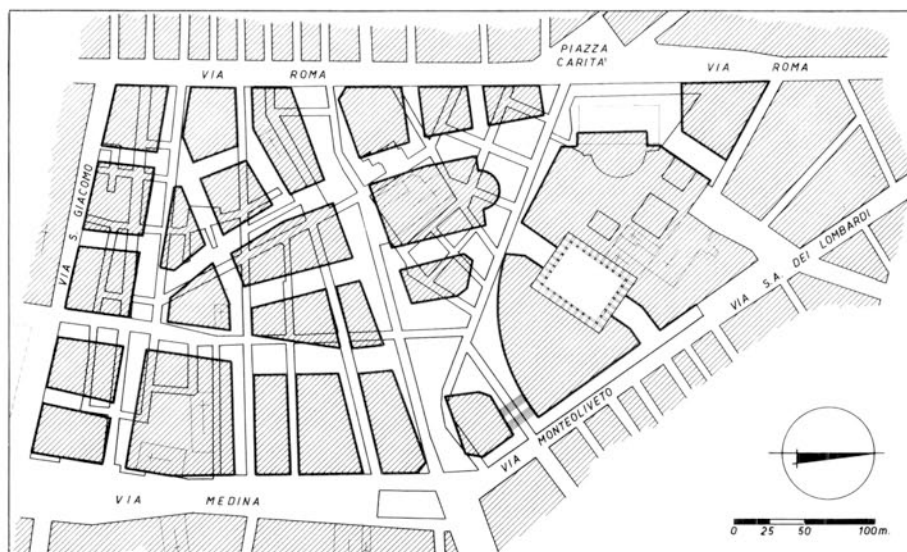


Fig. 12 Supportico de' Pezzi (da R. D'Ambra, op. cit.).
La povertà dell'ambiente trova una sua dignità nell'estrema coerenza tra tutti gli elementi della scenografia urbana.



Tav. 18 Complessi ambientali investiti dall'intervento urbanistico



Tav. 19 Piano di risanamento del rione Carità



Tav. 20 Spostamento delle attività lavorative a seguito dell'intervento

Sezione S. Carlo all'Arena

L'aumento della popolazione, derivante dal trasferimento di classi appartenenti al ceto medio, fu dovuto alle nuove edificazioni dei rioni S. Efremo-Ottocalli.

Sezione Vicaria

Il notevole aumento della popolazione fu determinato dalle costruzioni nei nuovi rioni Arenaccia-Orientale e Vasto, ove si spostò prevalentemente la piccola borghesia, nonché una parte della popolazione povera, che il piano di risanamento aveva sloggiato dalle sez. Porto, Pendino, Mercato e dalla stessa sez. Vicaria.

Sezione S. Lorenzo

La diminuzione della popolazione fu determinata soprattutto dal trasferimento di appartenenti alla classe agiata nei nuovi rioni signorili.

Sezione Mercato

L'aumento della popolazione fu determinato non soltanto dalla costruzione delle nuove case a S. Cosmo e al Ponte della Maddalena, ma soprattutto al sovraffollamento delle vecchie case. In questa sezione si riversò, in prevalenza, la classe povera.

Sezione Porto

Per effetto delle massicce demolizioni operate dal Risanamento si determinò una notevole diminuzione della popolazione.

Sezione Vomero

L'aumento della popolazione fu determinato soprattutto dallo spostamento, da altri quartieri della città, di famiglie di impiegati, piccoli commercianti, professionisti, nonché di parte di famiglie agiate. Lo sviluppo del nuovo rione fu influenzato in maniera sensibile anche dall'impianto delle funicolari di Chiaia (1889) e di Montesanto (1891).

Sezione Posillipo

Le nuove costruzioni signorili attirarono soprattutto famiglie appartenenti alla classe agiata.

Sezione Fuorigrotta

In questa sezione si trasferirono prevalentemente gli abitanti poveri allontanati dalla sez. S. Ferdinando.

Sezione Miano e Piscinola

Gli abitanti che si trasferirono in queste sezioni appartenevano in prevalenza alle classi povere.

Nota

In base ad accertamenti compiuti in quell'epoca, la popolazione povera sloggiata dai vecchi quartieri di S. Ferdinando (bonifica dei rioni S. Brigida e S. Lucia) e di Porto, Pendino, Mercato e Vicaria, per effetto delle opere di risanamento, ammontava a 35.658 abitanti. Tuttavia, dal censimento del 1901, risultò che soltanto 21.733 abitanti trovarono alloggio nelle nuove case economiche. Dei rimanenti 13.925 abitanti la maggior parte rimase nelle stesse sezioni, sovraffollando le zone non interessate da provvedimenti di bonifica e determinando, così, il peggioramento delle condizioni igienico-edilizie del vecchio centro abitato.

Note

¹ Cfr. BENEDETTO CROCE, *Storia d'Italia dal 1871 al 1915*, op. cit..

² Si erano infatti avute sporadiche ma insistenti apparizioni di colera nell'Italia Centrale e Meridionale.

³ Pur se relativamente lontana nel tempo può ricordarsi che la più grave di tali calamità fu rappresentata dalla peste del 1656.

⁴ L'episodio dello stanziamento di fondi per "raddrizzare la pubblica opinione" (eufemismo per indicare la corruzione della stampa cittadina) fatto votare dal Sindaco Duca di San Donato, può valere quale esemplificazione della correttezza comunemente presente nell'attività politica del tempo.

⁵ Cfr. GAETANO SALVEMINI, *Lo Stato italiano e la vita politica meridionale. Un episodio: le lotte amministrative a Napoli nel biennio 1878-1880*, in "Antologia della questione meridionale", op. cit..

Cfr. R. COMMISSIONE D'INCHIESTA PER NAPOLI, *Relazione sull'amministrazione Comunale*. Roma, Farzani e C. Tipografi del Senato, 1901.

⁶ Cfr. GAETANO SALVEMINI, op. cit..

⁷ Altre disposizioni vigenti relativamente alla medesima materia, ma di più limitata incidenza erano quelle della legge del 30/8/1868 n. 4.613, relativa alla viabilità comunale, del regolamento dell'11/9/1870 n. 6.021 riferentesi a quest'ultima, e della legge 18/12/1879 n. 5.188, che modificava in parte quella del 1865.

⁸ Relatore l'Onorevole De Zarbi.

⁹ Già in anni non eccessivamente distanti da quello di emanazione della legge fu rilevata l'inadeguatezza dei fondi stanziati che pure all'epoca sembravano iperbolici. Scriveva infatti il Marghieri in proposito che "se questa legge avesse avuto un diverso e più largo intento e, conseguentemente, lo Stato avesse concorso con somma di gran lunga superiore a quella stanziata, il miglioramento igienico ed edilizio della città avrebbe potuto compiersi con criteri non necessariamente parziali". Cfr. ALBERTO MARGHERI, *Intorno al problema edilizio della città di Napoli*. Tip. A. Trani, Napoli, 1911.

¹⁰ Infatti l'articolo 13 della legge, già citato, intendeva tutelare i proprietari, i quali, disponendo di immobili che, per essere fatiscenti, presentavano valore venale molto basso, potevano tuttavia ricavarne un reddito non proporzionato per effetto della grande carenza di abitazioni nella città, che elevava abnormemente l'appetibilità anche di questi immobili.

¹¹ L'espressione "sventramento", a cui oggi automaticamente si associa il giudizio negativo di insensibilità e di violenza nei confronti dell'organismo o della parte dell'organismo insediativo a cui viene applicato questo tipo di operazione, all'atto dell'intervento del Risanamento, per la corrente cultura dell'epoca, risultava addirittura un intento dichiarato. L'allora Ministro Depretis affermò, infatti, che occorreva "sventrare Napoli" e a tale figurativo proposito corrisposero buona parte dei risultati delle opere del Risanamento così come furono poi realizzate.

¹² Cfr. "Relazione intorno al miglioramento e risanamento edilizio della città di Napoli", 1884, inviata dal Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Napoli alle Autorità, nella quale si legge: "Napoli non sarà redenta per soli lavori sanitari ed edilizi. È necessario che si studi contemporaneamente il problema economico e con opportuni provvedimenti si giunga ad attivare l'industria ed il commercio in questa grande città, la quale solo da un considerevole sviluppo dell'industria e del commercio può trarre la sua futura prosperità".

¹³ Cfr. FRANCESCO CARRELLI, *Sul bonificamento di Napoli*, Tip. Giannini, Napoli, 1885.

¹⁴ Sin dal 1884 il Collegio degli Ingegneri ed Architetti (cfr. op. cit.) aveva ravvisato "la necessità di avere una esatta statistica di quanto vi è di insalubre in Napoli, e quindi di ciò che dovrà essere rifatto o almeno modificato. Ma nella statistica riguardante le abitazioni, altre ancora dovrebbero aggiungersi relative agli abitanti ed alle pigioni, per conoscere quanto paghino le persone che vivono nelle abitazioni insalubri destinate a scomparire. ... Altra statistica a farsi sarebbe quella relativa alla popolazione nomade dei quartieri bassi; popolazione che, non avendo stabile dimora, passa la notte nelle orribili locande di quei luridi quartieri. Senza queste statistiche si potrebbe incorrere nel pericolo di dare per tetto alle classi povere la volta celeste invece dei tuguri nei quali vivono ora. A che servirebbe di fabbricare case salubri, se non fossero accessibili ai mezzi limitatissimi delle classi povere?"

¹⁵ Le condizioni di disagio erano così generalmente acute che, malgrado la obbligatorietà sancita da apposita ordinanza sindacale, in moltissimi bassi non si poté installare l'impianto di acqua corrente perché la povertà degli abitanti non avrebbe potuto sopportare il relativo modesto aggravio dei bilanci familiari.

¹⁶ Cfr. A. MARGHERI, *Intorno al problema edilizio della città di Napoli*, Tip. Trani, Napoli, 1911.

¹⁷ Cfr. R. COMMISSIONE DI INCHIESTA PER NAPOLI, op. cit.

¹⁸ Questo primo contratto presentava il vizio organico di avere affidato ad una ditta appaltatrice, anzi bancaria, il compito delle espropriazioni, considerato di pertinenza del Municipio nella legge del 1885. Bisogna tuttavia riconoscere che, dato il clima amministrativo locale, gli inconvenienti sarebbero stati più gravi se a tale compito si fosse assolto da parte dell'Amministrazione.

¹⁹ Già intorno al 1892, dopo appena quattro anni dall'avvio dei lavori, il Ministro Nicotera progettò di presentare al Parlamento un disegno di legge diretto ad avocare al Governo l'ufficio tecnico del Risanamento; ma l'opposizione dell'Amministrazione comunale fece cadere tale proposta. Contemporaneamente la Società del Risanamento avanzava alcune richieste sulla base delle quali e di altre del Comune fu elaborato uno schema di convenzione successivamente accettato dalle parti. La Società, non rispettando gli impegni relativi, procurò una stasi dei lavori - la cui responsabilità fu attribuita erroneamente al Comune, che condusse allo scioglimento dell'Amministrazione ed alla nomina di un Commissario. Nel settembre del 1893 la Società presentò un memorandum sulla base del quale fu steso un protocollo che implicava lo stralcio dal piano di Risanamento di alcune zone (fermo restando l'ammontare della sovvenzione) e la cancellazione di ogni termine per l'ultimazione delle opere. Il protocollo fu approvato dalle parti (Commissario straordinario ed Assemblea degli azionisti della Società) nei primi mesi del 1894. La nuova Amministrazione ordinaria, però, più cauta nei riguardi dell'eventuali concessioni, modificò in parte il protocollo - reintegrando in parte alcune delle zone precedentemente stralciate e definendo il termine per l'espletamento delle espropriazioni - e su detta base stipulò il nuovo contratto nell'ottobre del 1894. Anche questa volta la Società tenne fede solo in parte agli impegni e dopo due anni presentò un nuovo memorandum a completamento e modifica della convenzione del '94. Malgrado le opposizioni in Consiglio ed i pareri contrari dell'Avvocatura e dell'Ispettorato del Risanamento, l'Amministrazione trattò con la Società un protocollo "addizionale alla convenzione del 1894", che fu firmato nell'aprile 1897. Il contratto approvato fu nello stesso anno ancora modificato in base ad ulteriori pretese della Società. Alla fine del 1900 ed ai primi del 1901 furono presentati due memorandum i quali contenevano una esplicita dichiarazione di impossibilità a proseguire l'opera e richiedevano la risoluzione bonaria del contratto. In questa circostanza si decise, da parte del Governo, di formare una Commissione di Inchiesta, la cui relazione è stata più volte citata in precedenza. La Commissione, esaminati i possibili sviluppi della situazione, ritenne di favorire un accordo tra le parti e la prosecuzione delle opere nell'interesse sia del Comune (per evitare i ritardi e le inevitabili complicazioni di un nuovo appalto) che della stessa Società.

²⁰ In tale nuova convenzione, fatto un bilancio preliminare dello stato di avanzamento dei lavori e delle opere ancora da eseguirsi, si stabiliva che il completamento dell'intervento dovesse essere compiuto entro i successivi otto anni.

²¹ Per tale motivo la Società ottenne di intavolare nuove trattative che condussero ad uno schema di accordi preliminari relativi alla rinuncia da parte della Società ad ogni azione contro il Comune ottenendo una ulteriore proroga al compimento dei lavori e l'assunzione della bonifica del rione S. Giuseppe-Carità.

²² I patti stipulati nel marzo 1914 e fondati sui disposti della legge del luglio 1912 per il compimento delle opere di Risanamento, riguardavano essenzialmente il completamento dei lavori assunti al 1904 e l'appalto del rione Carità. L'esecuzione delle opere residuali, che avrebbero dovuto essere ultimate nel 1912, fu prorogata di 4 anni, restando immutati il piano ed i corrispettivi, ma con la condizione che la Società non fosse impedita, per cause ad essa estranee, di effettuare gli sgomberi nei primi due anni dalla ripresa dei lavori. Per quanto riguarda il nuovo appalto la Società si impegnava ad eseguire, mediante sovvenzione di otto milioni di lire, entro il termine di otto anni dalla data di esecutorietà del contratto, le opere di bonifica del rione Carità consistenti nelle espropriazioni, demolizioni e lavori accessori, senza obbligo di riedificazione sulle aree risultanti. Restavano acquisite alla Società tutte le attività derivanti dall'opera, cioè suoli, residui di incisioni, di colmate, materiali utili, etc.. La società infine si impegnava a cedere gratuitamente all'Istituto Case Popolari un edificio di tipo economico da costruirsi su di un'area di sua proprietà di circa 1.700 mq..

APPENDICE AL CAPITOLO V

FASI DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA DI RISANAMENTO (1884 - 1940)

ANNI COMPRESI TRA IL 1884 ED IL 1890

Con l'epidemia di colera del 1884 il problema del risanamento di Napoli viene affrontato in tutta la sua ampiezza. La legge 15 gennaio 1885 dichiara di pubblica utilità tutte le opere necessarie al risanamento della città, in base a piani da approvare dal Governo. La finalità del provvedimento è duplice e consiste, da un lato nella bonifica delle zone più malsane del centro urbano, dall'altro nell'ampliamento dell'abitato come conseguenza delle demolizioni e del diradamento degli abitanti. Le zone da risanare sono quelle comprese nei cosiddetti quartieri bassi, cioè le sezioni Porto, Pendino, Mercato e Vicaria, la cui bonifica, da compiersi in dieci anni, viene affidata alla Società per Risanamento di Napoli, in base al contratto stipulato in data 3 ottobre 1888. Con R.D. 7 gennaio 1886 vengono approvati i piani regolatori dei nuovi rioni S. Efremo Vecchio, Ottocalli, Ponti Rossi, Miradois, Materdei; con R.D. 9 dicembre 1886, quelli dei rioni Principe Amedeo (in prolungamento dell'abitato esistente, ad occidente dell'omonima piazza), Arenaccia Orientale, Posillipo, Vomero, Arenella e Belvedere; con R.D. del 17 aprile 1887, infine, quello del rione Mercantile ai Granili (Margherita di Savoia). Dalla stessa legge 15 gennaio 1885 deriva inoltre la bonifica dei quartieri S. Lucia e S. Brigida, i cui piani vengono approvati rispettivamente con i RR.DD. 22 luglio e 28 novembre 1886.

Provvedimenti realizzati dalla Società per Risanamento:

1889 Il 15 giugno vengono ufficialmente inaugurati i lavori per il risanamento dei quartieri bassi. In un mese viene aperto il prolungamento del corso Garibaldi, da via Casanova all'attuale piazza Carlo III; contemporaneamente ha inizio la formazione delle 3 piazze principali (Borsa, N. Amore e Garibaldi).

1889 - 1890 Le case civili, costruite dalla Società per Risanamento occupano una superficie di mq. 63.000 e si sviluppano sul prolungamento del corso Garibaldi, sull'inizio del corso Umberto I dal lato della piazza Garibaldi, sul fronte meridionale della piazza stessa, sulla via Duomo e sulle piazze Nicola Amore e Borsa. In meno di un anno è stata realizzata l'espropriazione totale di 3.400 proprietà (circa i 2/3 del complessivo).

1890 - 1891 Le tre piazze Borsa, N. Amore e Garibaldi sono in via di ultimazione, come pure gli edifici laterali del corso Garibaldi con la relativa rete di fognature. Quasi tutte le edificazioni di case economiche (per mq. 88.294) alla periferia, cioè a S. Cosmo, al Cavalcatoio, al Cimitero Inglese e all'Arenaccia verso piazza Carlo III, con le reti di fogne, strade, gas ed acqua sono complete. Sono in corso di realizzazione le costruzioni (mq. 18.077) sul lato meridionale della stazione. Otto nuove strade vengono aperte demolendo vecchi fabbricati a Mercato ed a Porto. La Società per Risanamento complessivamente ha portato a termine od ha in corso l'edificazione di circa mq. 150.000, avendo superato quindi i mq. 64.000 relativi al primo biennio, previsti dal contratto; ha inoltre finora eseguito la espropriazione di 3.505 proprietà.

Altre realizzazioni:

1887 L'impresa dell'Esquilino inizia la bonifica del rione S. Brigida con la demolizione di mq. 14.144 di case, comprese tra la omonima strada e le vie Roma e S. Carlo.

1888 La Società per Costruzioni in Napoli inizia i lavori in base al capitolato di patti e condizioni approvato dalla Giunta Comunale in data 22 settembre 1887, per la esecuzione del rione Arenaccia-Orientale, il cui piano prevede la sistemazione dell'area pianeggiante compresa tra la strada del Campo, la via Arenaccia, la zona industriale e la stazione ferroviaria, per una estensione che in origine è di mq. 1.015.000 circa, oltre alla zona del Vasto a Capuana, stralciata dal piano di risanamento.

1889 La Società Edilizia Italiana dà inizio ai lavori, in virtù del capitolato di patti e condizioni approvato dalla Giunta Comunale in data 1 novembre 1887, per la costruzione del nuovo rione S. Efremo Vecchio-Ottocalli-Ponti Rossi, dove è prevista la sistemazione di mq. 240.000 circa di suolo. In seguito per sopraggiunte difficoltà, i lavori vengono sospesi.

ANNI COMPRESI TRA IL 1891 ED IL 1900

Le opere di risanamento, iniziate con ritmo alquanto intenso, in specie per quanto riguarda le edificazioni, subiscono verso il 1893 un improvviso rallentamento, a causa di sopraggiunte difficoltà finanziarie, derivanti soprattutto dal fatto che, contrariamente alle previsioni, gran parte delle nuove case economiche, peraltro costruite in numero maggiore a quello stabilito, restano sfitte. Si giunge così alla stipula di un nuovo contratto (24 ottobre 1894) fra la Società per Risanamento ed il Comune in base al quale, tra l'altro, vengono stralciate 23 zone di case nei quartieri bassi che, secondo il primitivo progetto, avrebbero dovuto essere risanate. Ulteriori agevolazioni ottiene poi la Società, in virtù della convenzione del 19 agosto 1897. Intanto, in seguito alle rinnovazioni di contratto, che contemplano anche inversioni di lavori, una gran parte di questi rimane incompiuta, specie quelli di colmata; non vengono completate le opere del terzo biennio e non si dà inizio a quelle del quarto, nemmeno un anno dopo il previsto.

Contemporaneamente sempre, a causa della crisi edilizia, si arresta completamente l'attività nei nuovi rioni d'ampliamento. Dei numerosi quartieri progettati solo alcuni, e soltanto in parte, vengono realizzati e cioè quelli di S. Efremo Vecchio-Ponti Rossi-Ottocalli, Vomero, Arenaccia-Orientale e Vasto a Capuana. Alcuni contratti, tra il

Comune e le Società concessionarie, vengono risolti ed altri rinnovati con notevoli riduzioni di opere, come ad esempio per il rione Vomero. Numerosi intralci subisce il risanamento di S. Lucia, per cui, alla fine, della prevista demolizione di gran parte della zona del Pallonetto, si esegue soltanto la bonifica della parte bassa, fronteggiante l'attuale strada, oltre al riempimento dell'antico porticciolo.

Provvedimenti realizzati dalla Società per Risanamento:

1891 Le costruzioni della Società si estendono su una superficie di circa mq. 171.000. La proporzione fra i vari tipi di case è tuttavia modificata, in quanto quelle economiche occupano una superficie di mq. 88.000 in luogo dei 40.000 previsti. Il rapporto, rispetto alla totale edificazione, che avrebbe dovuto essere 40.000/375.000 pari a circa 1/9, diventa invece 88.000/375.000 pari a circa 1/5.

1892-1893 Tutte le case economiche e relativa sistemazione della rete stradale adiacente, le case civili in via Duomo e quelle sul corso Garibaldi sono compiute. I lavori al corso Umberto I, iniziati dalle 3 piazze, si sviluppano con intensità; gli edifici laterali nel tratto S. Giuseppe-piazza Borsa (l'attuale via Sanfelice), nonché quelli della stessa piazza, sono quasi interamente completati; si porta a termine l'espropriazione di tutti i fabbricati sul tracciato piazza Borsa-piazza Garibaldi, che trovasi in demolizione e ricostruzione, ad eccezione di quelli fra S. Agostino alla Zecca e l'Annunziata. Sono ultimate le edificazioni tra piazza Garibaldi e l'Annunziata, nonché le strade e le case civili sul lato meridionale della stazione. Complessivamente le espropriazioni espletate ammontano a 4.289, comprese quelle necessarie all'apertura di via Depretis.

1897-1898 Lungo il corso Umberto I, da piazza Garibaldi a S. Giuseppe, risultano edificati ml. 1.289 di fronte stradale su un totale di ml. 1.736, rimanendone a compiersi ml. 447, nel tratto fra via Nolana e piazza Nicola Amore.

1899 (sett.) Apertura della via Depretis, esecuzione delle colmate a monte della stessa e ricostruzione di due parrocchie ivi situate.

1899-1900 Vengono aperte le vie A. Poerio e P. S. Mancini, mentre sono ultimate le opere di colmata in via Lanzieri; proseguono invece i lavori nelle zone di Portanova, della parte inferiore del Divino Amore e della Fontana dei Serpi. Le due strade, Grande Archivio e B. Capasso, incrocianti a dislivello, sono pressochè ultimate tranne che negli sbocchi a monte. Sono stati espropriati i fabbricati a monte del corso Umberto I per l'apertura della nuova via di accesso al Palazzo di Giustizia (variante contemplata nella convenzione del 1894), cioè l'odierna via P. Colletta. Vengono demoliti i fabbricati la cui area di risulta è destinata a sede dell'attuale edificio universitario principale.

Altre realizzazioni:

1891 Si concludono i lavori di bonifica del rione S. Brigida.

1892 Il 10 novembre viene inaugurata la Galleria Umberto I costruita su progetto di Emanuele Rocco.

1894 Viene ultimata la zona Vasto a Capuana, compresa tra gli odierni corso Novara, corso Garibaldi, via Casanova e la stazione ferroviaria.

1897 Nel rione Arenaccia-Orientale risulta completata la zona delimitata dai corsi Novara, Meridionale e Malta e dalla strada nazionale delle Puglie, ivi compresa la Piazza Nazionale; nessun'opera è stata eseguita, intanto, nella parte a nord della stessa piazza.

ANNI COMPRESI TRA IL 1901 ED IL 1910

La Società per Risanamento, ravvisando di nuovo la necessità di sospendere i lavori, presenta un memorandum (10 gennaio 1901) al R. Commissario straordinario per il Comune di Napoli, col quale propone di completare le opere in corso di esecuzione, mentre per il resto chiede la risoluzione dei vincoli contrattuali. Intanto la R. Commissione d'Inchiesta (presieduta dal Saredo), all'uopo nominata, conclude che è necessario proseguire l'opera di risanamento. Interviene allora il Governo con legge 7 luglio 1902 in virtù della quale è concessa una ulteriore sovvenzione ed il 12 novembre 1903 il Consiglio Comunale approva il testo di una nuova convenzione con la società, contenente tra l'altro l'elenco delle opere da espletare, la cui durata di esecuzione è prevista in un periodo di otto anni ripartito in quattro bienni a partire dal 1° luglio 1904, senza tuttavia includervi le zone stralciate nel 1894. In seguito il provvedimento viene sancito di nuovo dalla legge 5 luglio 1908 che, oltre a prevedere la bonifica dei quartieri bassi, contempla l'esecuzione di altre opere tra cui l'isolamento del Maschio Angioino, il risanamento del rione Carità, nonché nuove edificazioni in rioni periferici nello spirito della legge 8 luglio 1904 detta per il "Risorgimento Economico della città di Napoli".

In quanto all'ampliamento della città, i lavori proseguono con una certa alacrità soltanto nel rione Vomero e nelle zone di Chiaia e di S. Lucia, molto lentamente altrove. Il rione Arenaccia-Orientale, che nell'originario piano regolatore occupava una superficie di circa mq. 1.015.000, in seguito alla creazione della zona industriale (legge 8 luglio 1904), viene ridotto a mq. 710.000, di cui mq. 364.000 per le edificazioni e mq. 346.000 per nuove strade.

Il rione S. Efremo Vecchio-Ponti Rossi-Ottocalli, che all'inizio aveva una superficie di mq. 240.000, ridotta poi a mq. 224.000 per l'ingrandimento dell'Orto Botanico, subisce un'ulteriore diminuzione per destinare una parte delle aree edificabili all'impianto di stabilimenti industriali.

Provvedimenti realizzati dalla Società per Risanamento:

1900 - 1901 Risultano ultimati i lavori di bonifica nella zona Basso Porto, in adiacenza della via Depretis, nelle vicinanze di via Duomo, a monte del corso Umberto I, nell'antica Duchessa prospiciente la stazione ferroviaria ed in altre.

1901 - 1902 Fra i lavori di maggiore importanza, portati a compimento, si citano: il completamento della via A. Pocerio da piazza Garibaldi a S. Giovanni a Carbonara; quello della via P. S. Mancini; la trasformazione dell'ex convento del Divino Amore con la costruzione del pubblico dormitorio; la ricostruzione delle chiese S. Maria della Pace e S. Pietro a Fusariello; i piazzali innanzi alle chiese di S. Severino e S. Marcellino ed il muro della chiesa di S. Maria la Nova.

1903 - 1904 Vengono eseguite in parte le demolizioni di un certo numero di isolati nelle sezioni Pendino, Mercato e Vicaria, oltre ad alcune incisioni ed opere minori.

1905 - 1906 Fra le più importanti opere di bonifica edilizia compiute o in corso di attuazione, si annoverano: la sistemazione dei suoli nella zona orientale di via Depretis con le adiacenti incisioni e demolizioni; le incisioni, le demolizioni e le colmate nella zona S. Marcellino, a monte della odierna via Guacci Nobile; le incisioni e le demolizioni nella zona compresa tra la via S. Arcangelo a Baiano, la via Forcella ed il primo tratto

dell'odierna via P. Colletta; le demolizioni e la sistemazione dei suoli prospicienti il corso Umberto I, fra piazza Nicola Amore e via Nolana; le demolizioni di molti fabbricati per la bonifica della zona dei Caserti nel secondo tratto dell'attuale via P. Colletta; le incisioni e le demolizioni nel tratto ai Mannesi e Forcella.

1906 - 1907 Fra le opere più notevoli eseguite si citano: le demolizioni, le incisioni e le colmate della zona a sud di piazza Borsa, compresa fra la via Lanzieri, il largo Molo Piccolo e le vie Porta di Massa e G. C. Cortese; le incisioni, le colmate e le demolizioni fra le vie Liborio Romano e Grandi Orefici; le demolizioni e le incisioni della R. Zecca; le demolizioni e le incisioni fra il corso Umberto I e la via Orto del Conte, nonché quelle fra il detto corso e la via Campana S. Eligio; la lastricatura delle vie nella zona ad oriente di via Depretis e nella zona S. Marcellino.

1907 - 1908 Fra le opere di risanamento più importanti si annoverano: le demolizioni ed incisioni di vecchi fabbricati in sezione Porto; le demolizioni e le incisioni per l'apertura della via V. Capocci fra piazza degli Orefici e la via Marina; il completamento delle demolizioni e delle incisioni occorrenti per l'apertura di una nuova parallela al corso Umberto I lunga circa metri 240 (l'odierna via B. Chioccarelli); le demolizioni e parte delle incisioni necessarie all'apertura del secondo tratto della via di accesso al Palazzo di Giustizia (l'attuale via P. Colletta).

1908 - 1909 Sono eseguite o in corso di realizzazione le seguenti opere: colmate di vari fabbricati in sezione Porto e Pendino; completamento delle incisioni per l'apertura in prolungamento della via S. Baldacchini; la ricostruzione della chiesa parrocchiale S. Maria della Scala; la lastricatura della via P. Colletta e delle strade nell'antica zona Orto del Conte.

1909 - 1910 Oltre alle opere in corso di esecuzione, risultano compiuti tutti i lavori di demolizione, incisioni, colmate, stradali e sottostradali, nella sezione Porto, fatta eccezione per la sistemazione dell'ultimo tratto dell'antica via Mezzocannone. Nella sezione Pendino sono ugualmente ultimate le opere previste, salvo alcuni pochi lavori di colmata allo sbocco delle vie Principessa Margherita e Pietra del Pesce, sulla via Marina; in sezione Mercato sono in corso le opere per isolare l'importante edificio del Carminiello; viene iniziata la colmata di via Marina, opera di eccezionale importanza.

Altre realizzazioni:

1904 Apertura all'esercizio della ferrovia Circumvesuviana, ad opera della Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali, con la costruzione della stazione sul corso Garibaldi, tra le piazze Nolana e G. Pepe.

1910 Il 21 maggio, l'Istituto Case Popolari inizia l'attività dando in appalto, tra l'altro, la costruzione di n. 760 vani nel nuovo rione Vittorio Emanuele III a Poggioreale.

Nel rione Arenaccia-Orientale vengono aperti, ad opera del Comune, dopo la risoluzione del contratto con la Società per Costruzioni in Napoli, il prolungamento del corso Malta (dalla via delle Puglie fino all'altezza della via Piazzolla al Trivio), la via Lahalle e le strade che circondavano i due isolati dell'Istituto Case Popolari. In complesso sono stati realizzati finora nel suddetto rione mq. 62.889 di nuove vie e mq. 79.762 di fabbricati. Nel rione S. Efrema Vecchio risultano costruiti, ad opera della Società Edilizia Italiana, mq. 19.966 di nuove strade e mq. 28.876 di edifici nella zona compresa fra le attuali vie B. Tanucci, M. A. Severino e l'Albergo dei Poveri.

ANNI COMPRESI TRA IL 1911 ED IL 1920

I risultati concreti, in base ai primitivi piani del Risanamento del 1886, allo stralcio del 1894 ed in seguito alla nuova convenzione del 1903, possono riassumersi, a tutto il periodo considerato, nelle seguenti opere realizzate:

- 1°) parziale bonifica dei quartieri bassi;
- 2°) apertura di alcune importanti arterie (prolungamento del corso Garibaldi, corso Umberto I, via Depretis, via G. Sanfelice, via P. Colletta, etc.) e sistemazione della rete stradale adiacente;
- 3°) costruzione di fabbricati lungo le arterie stesse;
- 4°) creazione delle piazze Garibaldi, N. Amore e Borsa;
- 5°) formazione dei nuovi rioni Vomero, Vasto, S. Lucia (già bonificata), Arenaccia-Orientale e S. Efremo Vecchio-Ottocalli-Ponti Rossi (gli ultimi due realizzati in parte). Di contro si è rinunciato alla bonifica di parte della sezione Mercato, nei nuclei del Lavinaio e di Borgo Loreto; di una vasta zona in sezione Pendino fra via Forcella e via Tribunali; di buona parte della sezione Vicaria nelle zone del Borgo S. Antonio Abate, di Porta Capuana e di Sedil Capuano, nonché in quella a tergo dell'Ospedale della Pace. Per alcuni rioni di ampliamento previsti, essendo scaduti i termini, a causa della lentezza dei lavori, viene rinnovata la dichiarazione di pubblica utilità. Per il rione Arenaccia-Orientale viene proposta, da parte delle autorità militari una variante al piano, approvata nel 1918, per la costruzione di caserme e del campo sportivo militare, in seguito realizzati. I rioni Miradois, Materdei, Arenella, Posillipo, Belvedere e Margherita di Savoia (Mercantile) non hanno avuto ancora attuazione.

Intanto i successivi bisogni, derivanti anche dalla mancata realizzazione di parte del progettato ampliamento del 1886, e la tendenza della città ad espandersi verso occidente, anche a causa della creazione della zona industriale ad oriente, promuovono lo studio di un piano regolatore della zona tra Fuorigrotta e Bagnoli (il nuovo rione Occidentale), comprendente tra l'altro l'apertura di una nuova galleria attraverso la collina di Posillipo, piano approvato con R.D. 6 agosto 1914.

A poco tempo prima (R.D. 19 giugno 1913) risale l'approvazione del piano per la bonifica parziale del rione Carità nel centro della città.

Provvedimenti realizzati dalla Società pel Risanamento:

1910 - 1911 Sono ultimate le seguenti opere: la sistemazione completa della sezione Pendino, con i relativi lavori stradali e sottostradali; la colmata di via Marina dalla Porta del Carmine all'Immacolatella; l'isolamento dell'edificio S. Eligio. Sono in corso di esecuzione: la sistemazione del 2° tratto di via Mezzocannone e quella delle vie S. Eligio e S. Giovanni a Mare, oltre ad opere di minor rilievo.

1911 - 1912 Si portano a compimento le opere di risanamento in corso di attuazione.

1914 - 1915 Si portano a termine i lavori di bonifica in corso e cioè alcune demolizioni ed incisioni nelle vie Mezzocannone, Savarese, Colletta. Si inizia l'allargamento del vico Storto a Mezzocannone.

1916 - 1917 Sono in corso di esecuzione le opere di risanamento nella zona di sezione Mercato, compresa tra via Marina, Porta e Piazza del Carmine e Piazza Mercato, nonché quelle del secondo tratto di via Forcella (tra la piazzetta omonima e la via P. Colletta).

1919 - 1920 Sono in via di ultimazione le seguenti opere di bonifica edilizia: l'allargamento del vico delle Zite, ad eccezione dell'ultimo tratto a monte; la sistemazione della zona tra il corso Garibaldi e la via S. Antonio Abate; il completamento della via G. Savarese, quasi parallela al corso Umberto I.

ANNI COMPRESI TRA IL 1921 ED IL 1930

All'epoca della istituzione dell'Alto Commissariato per la città di Napoli (15 agosto 1925) il risanamento dei quartieri bassi è pressochè ultimato (il collaudo definitivo viene effettuato nel 1927), mentre i rioni di ampliamento, previsti dai piani approvati nel 1886, non sono ancora compiuti ed il nuovo rione Occidentale non ha avuto che scarsa attuazione per controversie sorte tra il Comune e la società Laziale (concessionaria dei lavori). Ad una stasi quasi completa nel settore edilizio, in seguito agli eventi bellici del 1915-1918, segue in questo periodo un risveglio di attività. Nel 1925 il Comune inizia per proprio conto la costruzione delle nuove strade a completamento dei rioni Arenaccia-Orientale, S. Efremo Vecchio-Ottocalli e Vomero. Nello stesso tempo avvia le trattative con diverse società per la concessione e la esecuzione dei rioni Materdei, Arenella, Belvedere e Sannazzaro-Posillipo (quest'ultimo in base ad un nuovo progetto presentato dall'ing. Ippolito) i cui lavori iniziano poco dopo. Nel 1926 viene poi riesaminata la convenzione e revisionato il piano regolatore del rione Occidentale, includendovi tra l'altro il risanamento del rione Castellana e della zona Pilastrì. In seguito all'ampliamento del Porto, in virtù della convenzione 11 febbraio 1925, si dà inizio alla sistemazione edilizia dei rioni Conceria ai Granili e Mandracchio, e, nel 1927, a quella della spiaggia Marinella, fra il molo Cesareo Console e il pontile Vittorio Emanuele, con il conseguente spostamento della colonia di pescatori ivi residente.

Provvedimenti realizzati:

1925 Il Comune completa, nel rione Arenaccia, l'ultimo tratto verso nord del corso Malta e costruisce la via Pignatelli.

1926 In aprile, vengono costruite nel suddetto rione le vie D'Avalos, Persico, Polveriera ed alcuni tratti delle vie Palmieri, Pepe e Pinto.

ANNI COMPRESI TRA IL 1931 ED IL 1940

Intorno al 1935 la situazione dei vecchi rioni di ampliamento, approvati nel 1886, è la seguente : nel rione Sannazzaro-Posillipo (variato in base al progetto Ippolito), a carattere signorile, parecchi fabbricati e villini sono stati costruiti ed altri sono in corso di esecuzione in uno con la rete stradale; nel rione Arenella le arterie e piazze previste dal piano risultano tutte sistemate e molti isolati sono ultimati; il rione Vomero, completato nella zona prevista dall'antico piano regolatore, comincia ad espandersi verso via Tasso e Posillipo Alto; le edificazioni del rione Materdei, la cui rete viaria è stata del tutto sistemata in base ad un nuovo progetto, proseguono intensamente. I rioni Miradois e Margherita di Savoia non hanno avuto alcuna attuazione.

Provvedimenti realizzati:

1931 Effettuazione del I° lotto del piano di bonifica del rione Carità, con la demolizione di 1.059 vani.

1932 Inizio dei lavori per l'esecuzione del 2° lotto del piano di bonifica del rione Carità.

1935 Isolamento di Porta Capuana.

1940 Il 9 maggio si dà inizio ai lavori nella zona compresa fra piazza Municipio, via Medina, via Incoronata e via Guantai, a completamento dei lavori di risanamento del suindicato rione; le opere vengono sospese per il sopraggiungere degli eventi bellici.

CAPITOLO VI

LA SITUAZIONE IGIENICO-EDILIZIA

L'intervento di risanamento nelle vecchie strutture economiche, sociali e soprattutto edilizie, pur risultando senza dubbio quello più rilevante nella città negli ultimi anni del secolo XIX, non fu certamente il solo, così come i problemi della bonifica dei quartieri bassi non furono certo i soli a porsi.

Soprattutto dopo il 1900, il progressivo aggravarsi della situazione economica napoletana, in termini relativi rispetto allo sviluppo del processo di industrializzazione in atto nelle regioni settentrionali, così come in termini assoluti, spostarono l'attenzione verso i problemi dei settori produttivi di importanza vitale per la città.

Si è già rilevato come i presupposti della crisi napoletana fossero presenti nella politica economica nazionale del periodo successivo alla unificazione.

Il fenomeno di decadimento si era del resto sviluppato in misura via via più sensibile e drammatica a partire da quella data. E non era certo necessario che sorgesse l'alba del nuovo secolo perché la crisi divenisse palese. C'è tuttavia da notare a tal proposito come nel clima storico dell'ultimo periodo del 1800 si possa trovare, se non una giustificazione, almeno una motivazione della tardiva presa di coscienza della gravità e della urgenza del problema. Gli ultimi anni dell'800 furono dominati da una atmosfera, da una situazione psicologica e di opinione pubblica che deve ricondursi all'autentico "shock" rappresentato dalla recentissima epidemia.

Per l'intero Paese, ma in particolare per l'ambiente locale, questa aveva costituito una così terribile esperienza che inevitabilmente tutte le preoccupazioni, gli sforzi, le energie furono indirizzate a scongiurare il

pericolo di un nuovo malaugurato analogo evento. Si spiega quindi come il periodo che va dall'85 alla fine del secolo sia dominato dalla vicenda del Risanamento, tanto come impostazione dei criteri, quanto come concreta attuazione operativa. Anche gli interventi urbanistici non strettamente legati al Risanamento furono in effetti ispirati a questo, come ad esempio la bonifica del rione S. Brigida nel periodo 1886-1889¹.

Con l'inizio del nuovo secolo e fino agli anni immediatamente precedenti la prima guerra mondiale, il "problema industriale" si sostituisce al Risanamento come componente principale delle vicende urbanistiche napoletane. Tuttavia il giudizio che si può dare dell'intera attività nel periodo è sostanzialmente unico: sinteticamente si possono riconoscere anche nell'affrontare il nuovo problema le caratteristiche di intempestività e di limitatezza dell'azione posta in essere.

Intempestività per il contenuto "riparativo" degli interventi, che investivano problemi già gravi da tempo; limitatezza perché ciascun provvedimento o progetto si riferiva sempre al singolo specifico intervento, senza investire i rapporti con gli altri aspetti della vita urbana e con la stessa problematica di settore. L'unico risultato è la realizzazione di espansioni che, prive di una impostazione unitaria e coerente, risultavano costantemente discontinue, insufficienti e non coordinate. Tale carenza di prospettive urbanistiche appare tanto più grave per il fatto che in questo periodo i problemi affrontati, quali le questioni economico-produttive della città, pur rivestendo un carattere di estrema importanza, non presentavano tuttavia quegli aspetti di drammatica urgenza che erano stati propri del Risanamento. Per quest'ultimo l'insufficiente meditazione di molte questioni, la precipitazione sia nel risolvere problemi specifici che nell'affrontare impostazioni di fondo, possono essere in larga misura ricondotte allo stato d'animo dell'opinione pubblica che vedeva nella rapidità un carattere indispensabile dell'intervento da compiere.

Per il problema industriale e per quello dell'espansione insediativa, la insufficiente disamina critica preventiva di molti aspetti appare assai meno giustificabile. È bensì vero che agli inizi del 1900 la politica industriale rappresentava una esperienza nuova in termini urbanistici, oltre che economici, così come il Risanamento lo era stato prima soprattutto sotto l'aspetto igienico-edilizio.

Ma è altresì vero che la questione economica, proprio per la critica situazione napoletana che le conferiva connotazioni particolari, avrebbe richiesto una politica industriale coordinata nel tempo e nelle iniziative, caratteri questi che invece risultarono totalmente assenti.

Provvedimenti che coinvolgevano l'intera struttura economica locale, come nel settore dei trasporti (ferrovie, porto), dell'istruzione tecnica, dell'espansione urbana, della localizzazione industriale, risultarono privi di una programmatica proiezione nel futuro implicante un reciproco condizionamento e l'inquadramento unitario in una prospettiva generale di sviluppo.

Il 1900, che segna per l'Italia l'inizio di un periodo "fecondo di opere e di speranze"², riporta in primo piano non solo nell'ambito locale, ma anche in quello più vasto della nazione, i problemi napoletani più gravi e vistosi, quali quelli della disoccupazione, della crisi industriale, delle carenze nel settore dell'edilizia sovvenzionata ed in quello delle attrezzature scolastiche, in particolare ad indirizzo tecnico-professionale.

Ciascuno di questi elementi critici della situazione napoletana risultava causa ed effetto dei rimanenti secondo un classico fenomeno di causalizzazione circolare. La inadeguata preparazione tecnico-professionale della forza lavoro, anche per la insufficienza delle scuole industriali³, era in parte effetto della mancanza di una industria sufficientemente organizzata, così come ne era una delle cause determinanti; d'altro canto dalla labilità ed inconsistenza dell'apparato produttivo scaturiva la pesante situazione occupazionale⁴, così come nella esiguità di una fascia sociale "operaia" si può riconoscere una delle ragioni delle carenze riscontrabili nel settore dell'edilizia economica e popolare, e così via.

Gli opifici di maggiore dimensione e praticamente la totalità della grande industria napoletana (con un totale di quasi 14 mila operai) erano costituite dalle industrie meccaniche; esse però, tranne qualche eccezione, lavoravano per conto dello Stato, ed il loro funzionamento dipendeva in massima parte dalle commesse governative.

La meccanizzazione ed il livello tecnologico risultavano arretrati in confronto a quelli delle province settentrionali, e la loro dinamica evolutiva più lenta rispetto a queste⁵.

Per le particolari condizioni in cui si realizzava, la produzione locale era limitata e l'esportazione dei prodotti industriali insufficiente. Il pur consistente movimento di merci, riscontrabile in questo periodo nel porto marittimo, faceva segnare una netta prevalenza ed espansione delle merci in arrivo mentre, al contrario, quelle in partenza restavano stazionarie o presentavano addirittura delle preoccupanti flessioni.

La Commissione d'Inchiesta per Napoli (di cui si è detto nel precedente capitolo) indicava alcune delle cause di tale situazione in determinate condizioni e "nodi" che caratterizzavano la realtà napoletana.

“È notevole come le industrie esistenti a Napoli sono principalmente esercitate da stranieri e da costoro (che hanno in mano i maggiori pubblici servizi, acqua, illuminazione e tramways) sono sfruttate le risorse locali. ... Anche nelle province meridionali dove esistono grandi industrie la prevalenza è degli stranieri.... E quindi vi è un drenaggio annuale di denaro di Napoli e delle province meridionali, che va all'estero e che non ritorna più a Napoli sotto alcuna forma: circostanza che non è stata senza peso nella severità di giudizio che si esprime sulle rovinose concessioni fatte dal Municipio di Napoli a beneficio di Società straniere, con tanto danno della popolazione”.

Altra notevole causa di depressione economica veniva individuata nel regime daziario, anche in rapporto alle particolari situazioni topografiche ed insediative di Napoli rispetto ai comuni limitrofi.

La configurazione territoriale della città, infatti, era allora diversa da quella di molti centri italiani, la cui caratteristica era di risultare sostanzialmente isolati, e di presentare, tutt'al più, una popolazione sparsa fuori dalla cinta urbana. Già si concretava infatti per Napoli una condizione insediativa prossima a quella di un'area metropolitana, caratterizzata dai relativi problemi, sostanzialmente differenti da quelli delle città isolate e territorialmente circoscritte⁶.

La situazione di depressione economica⁷ che si è cercato di delineare fu oggetto di ampi dibattiti, in seno al Consiglio Comunale ed alla Camera di Commercio, dibattiti che trovarono riflesso poi in sede nazionale, com'è noto, nell'ordine del giorno votato all'unanimità - su proposta dell'on. Luzzatti - dalla Camera dei Deputati nella seduta del 17 dicembre 1901⁸, ed in seguito al quale, con Decreto del 20 dicembre 1902, veniva nominata una Commissione di studio per l'Incremento Industriale di Napoli presieduta dal Sindaco.

In effetti, sin dal 1885 l'Amministrazione Comunale aveva elaborato un progetto per la creazione di un quartiere industriale ad oriente della città, nella fiducia di ottenere un rapido incremento nell'impianto di stabilimenti, accordando agli industriali larghe agevolazioni.

Pertanto, gli studi preliminari non furono sufficientemente definiti e approfonditi, né fu steso un realistico piano finanziario delle opere. Un primo piano regolatore, approvato dalla Giunta Comunale nel dicembre 1885, fu respinto dal Governo; eguale sorte ebbero i successivi progetti approvati dal Consiglio Comunale, a seguito delle deliberazioni dell'ottobre 1887 e dell'ottobre 1898.

Discutibile peraltro appare l'atteggiamento del Comune nei riguardi

del problema della localizzazione delle industrie. Se da un lato si avviava la procedura per l'approvazione del progetto del quartiere industriale, dall'altro si trascurava del tutto il connesso problema dell'adozione dei provvedimenti che la legge imponeva per l'allontanamento dall'abitato delle industrie nocive.

Da un censimento dell'Ufficio d'Igiene era risultato che in quell'epoca "si trovavano nell'interno della città ben 74 stabilimenti che avrebbero dovuto assolutamente essere isolati in campagna, e che altri 242 avrebbero dovuto essere sfrattati se non venivano adottate cautele speciali nell'interesse della salute pubblica".

Questo aspetto era uno dei molti, della questione industriale, su cui si fermò l'attenzione della Commissione appositamente creata. Essa infatti, di fronte alla necessità di definire la generale impostazione di una politica economica (soprattutto nel settore industriale) di largo respiro e aderente alla specifica situazione locale, si preoccupò anzitutto di svolgere opportune indagini per accertare la effettiva consistenza industriale e commerciale di Napoli e dei centri limitrofi direttamente interessati dall'economia del Capoluogo. La Commissione esaminò inoltre il progetto, già sostenuto dalla R. Commissione d'Inchiesta per Napoli di istituire la cosiddetta "zona franca".

La Commissione si interessò peraltro di altre questioni connesse alla rinascita economica, quali il credito industriale, premi, esenzioni da tasse ed imposte, concessione di lavori da parte dello Stato. Furono svolte anche indagini sulla possibilità di reperire le nuove cospicue fonti di energia idroelettrica necessaria e sulla raggiungibilità dei mercati di consumo. Si affrontò infine il problema di precisare la caratterizzazione tipologica e qualitativa delle industrie da insediare, il "corpus" normativo economico e i criteri ubicazionali della politica industriale che si intendeva svolgere.

"V'è chi dubita che il disegno di creare qui un centro di grandi industrie - si legge nella relazione della Commissione - non abbia un solido fondamento e sarebbe un errore economico e sociale per l'avvenire di Napoli il voler preparare un movimento artificiale di tali industrie, la cui produzione, non potendo trovare smercio, andrebbe incontro ad una crisi con sperpero di capitale. Non sarebbe quindi un errore sostenere, secondo questa maniera di vedere, che la soluzione del problema di Napoli sia principalmente riposta nello sviluppo e nel migliore assetto del lavoro, ora frazionato in vari modi e forme, in piccolissime officine a domicilio, pur riconoscendo che qualche grosso opificio possa pur sorgere".

A questa opinione si contrappone un'altra, quella della maggioranza

della Commissione, secondo cui non si può “a priori” affermare che “Napoli sia paese non adatto alla grande industria. Il non esserlo stato non significa che non possa mai esserlo, anche quando acquisti le condizioni per esserlo”.

Per lo sviluppo dell’auspicata grande industria napoletana, la Commissione, secondo la quale questa avrebbe potuto grandemente giovare della piccola industria, confidava nella creazione di condizioni favorevoli, tra cui il miglioramento delle attrezzature portuali, facilitazioni tariffarie per i trasporti marittimi e ferroviari, sgravi fiscali e infine, un’adeguata preparazione tecnica del personale. Né mancavano, sempre a giudizio della Commissione, predisposizioni naturali tali da far sperare in uno sviluppo delle industrie per la lavorazione del bronzo, del legno, della ceramica, degli strumenti musicali, dei guanti, delle scarpe, delle paste e delle conserve alimentari.

Quanto all’ubicazione della zona industriale, nessun dubbio per la Commissione che essa dovesse sorgere nella zona ad oriente della città, dove del resto già esistevano opifici di varia importanza: gli stabilimenti Pattison, De Luca, Guppy, Godono, la vetreria Dusmet e Puvelant, molini, conerie, il gasometro, l’officina generatrice di corrente elettrica per i tramways e quella della Società Napoletana per le Imprese Elettriche, fabbriche di mattoni e di ceramiche, etc.

In definitiva si deve rilevare che anche in questo caso, come spesso accade, rispetto ad una consistente dimensione di elaborazioni, considerazioni, studi e suggerimenti, la fase concretamente operativa faccia segnare un sensibile scarto e distacco a tutto svantaggio di questa ultima, cosa questa che esalta inevitabilmente le lacune e le carenze degli “indirizzi programmatici” preventivamente individuati.

L’8 luglio 1904 fu promulgata la legge “Pel risorgimento economico di Napoli”, la quale, oltre a promuovere la creazione del quartiere industriale che fu detto *zona aperta*⁹, sancì specifiche provvidenze, fra cui il ribasso dei dazi di consumo e di quelli sulle materie prime necessarie ad alcune industrie napoletane, e la esenzione, per un decennio, dal dazio sui macchinari.

Sotto l’aspetto infrastrutturale gli interventi erano indirizzati alla esecuzione, nel porto, di lavori di sistemazione e di ampliamento, fra cui la costruzione di due bacini di carenaggio e degli scali di alaggio, ed al miglioramento della circolazione delle merci, mediante l’istituzione di linee ferroviarie “dirette” sia con il nord che con le coste adriatiche.

In effetti, la carenza di questi collegamenti era tra le condizioni

negative che più si ripercuotevano sulla situazione locale del commercio e delle industrie.

Allo sviluppo della rete ferroviaria nazionale, infatti, nel periodo successivo all'unificazione, si dette l'avvio con criteri di indiscutibile parzialità¹⁰.

Fu operato un vero processo di *isolamento* di Napoli dalla rete dei traffici nazionali¹¹, non solo attraverso la realizzazione di una serie di linee dal cui tracciato la città era esclusa, ma anche con la mancata costruzione di molti, necessari collegamenti. Tuttavia non è questo il solo aspetto che possa definirsi negativo.

Infatti le ragioni per cui, anche dopo l'allacciamento di Napoli agli altri centri, il traffico commerciale non mutò granché le proprie direttrici, furono determinate dalla influenza della disparità tariffaria e principalmente dalla concorrenza, artificiosamente alimentata dal sistema di *abboni e refezie*¹².

Altri gravi problemi erano posti dall'insufficienza dimensionale e funzionale della stazione ferroviaria.

La stazione napoletana era stata costruita nel 1867 e da allora, nonostante che la creazione di alcune nuove linee ed il prolungamento di altre avessero progressivamente incrementato il movimento dei passeggeri e delle merci, non era stata nemmeno ampliata.

Nel 1899, per l'aggravarsi delle carenze dimensionali e funzionali della Stazione esistente, le Società Ferroviarie studiarono alcuni progetti relativi a lavori di assoluta necessità.

Questi lavori, pur eliminando taluni inconvenienti, si mostrarono del tutto inadeguati ad una soluzione efficace e durevole del problema.

Allo scopo poi di incrementare le comunicazioni tra Napoli e le province vicine, era prevista, parallelamente alla realizzazione di queste opere, una graduale modificazione delle tariffe per i servizi locali.

In conclusione, a fronte degli svariati problemi che contrassegnavano la struttura e la gestione dei servizi ferroviari della città, il programma degli interventi si riprometteva, per contribuire efficacemente alla ripresa economica di Napoli e del Mezzogiorno, di organizzare le varie linee in modo da favorire le iniziative commerciali in via di sviluppo.

La Commissione per l'Incremento Industriale di Napoli, come detto, riprese in esame la proposta di creazione della zona industriale, affermando nella propria relazione conclusiva che "L'organizzazione di un grande centro commerciale e industriale in Napoli, mentre ravviverà le sorti di questa popolazione, alla quale assicurerà un lavoro più proficuo, potrà

essere il principio e sarà certo un valido contributo al progresso economico del Mezzogiorno”.

Il progetto preliminare (approvato dal Consiglio il 24 marzo 1903) prevedeva la destinazione a zona industriale di un'area ad oriente della città, divisa in due parti.

La prima, destinata alle industrie insalubri, della superficie di 124 mila mq (di cui 100 mila edificabili e 24 mila per strade), era compresa tra via Poggioreale, la linea ferroviaria di Foggia e il nuovo cimitero; la seconda, destinata ad industrie varie, della superficie di mq 244 mila (200 mila edificabili e 44 mila di strade) confinava col limite del rione Arenaccia, col corso Orientale, con la Stazione Centrale, con la Cupa Cannolo e con la linea ferroviaria di Foggia.

La legge promulgata nel 1904 comprendeva in definitiva quattro ordini di provvedimenti:

- 1) disposizioni di indole tributaria ed economica;
- 2) concessione e distribuzione di forze motrici;
- 3) opere pubbliche;
- 4) istruzione superiore, professionale e tecnica.

I primi articoli concernevano il regime daziario e principalmente le abolizioni e le riduzioni del dazio per le materie prime necessarie all'industria e per i consumi popolari, ed il concorso dello Stato per il reintegro al Municipio di Napoli della somma che avrebbe riscosso in meno per effetto degli sgravi decretati.

Legata alla riduzione della cinta daziaria, era la creazione della *zona aperta*.

La creazione di questa zona e la concessione di benefici fiscali e doganali agli stabilimenti industriali che si sarebbero impiantati nel comune di Napoli, vennero considerati come gli interventi di maggior rilievo previsti dalla legge, quelli cioè che avrebbero permesso il sorgere di nuove e grandi industrie nella città.

Le opere necessarie alla creazione della zona stessa vennero dichiarate di pubblica utilità, e venne assegnato al Municipio il termine del giugno 1906 per la presentazione del piano relativo.

I progetti esecutivi furono presentati dal Comune entro il termine fissato: essi riguardavano l'uno, il primo dei sei lotti nei quali la zona era stata divisa, e l'altro, i rimanenti cinque. Entrambi i progetti furono approvati dal Consiglio Comunale con le deliberazioni del dicembre 1905 e dell'aprile 1906.

Ai fondi necessari per la sistemazione della *zona aperta* provvedeva

l'art. 6 della legge (e in seguito provvide l'art. 2 della legge 5 luglio 1908 n. 351, che portò il capitale stanziato da 5 milioni iniziali, a 15).

Le speciali agevolazioni fiscali e tributarie consistevano:

- a) nelle esenzioni doganali per l'importazione di materiali da costruzione, macchine, etc., per gli stabilimenti di nuovo impianto e per quelli già esistenti;
- b) nell'esenzione dall'imposta di R.M., della imposta e sovrimposta terreni e fabbricati per gli opifici di nuovo impianto;
- c) nel divieto di aumento degli incrementi per imposta di R.M., terreni e fabbricati, per gli opifici già esistenti, che si ampliassero o trasformassero;
- d) nella esenzione dal pagamento delle spese di vigilanza e delle indennità agli agenti e impiegati della finanza per le operazioni da compiersi nell'interno degli stabilimenti, se richieste dalle disposizioni per le importazioni temporanee;
- e) nella facoltà degli stabilimenti della *zona aperta* di costituirsi a deposito franco¹³.

L'attuazione della legge incontrò non poche difficoltà, intralci¹⁴ e ritardi tanto che, nella seduta del 29 giugno 1907, l'onorevole Marghieri dichiarava alla Camera "essersi delusa l'aspettativa di quella benefica legge".

Certo, i disposti della legge, favorevoli alla ripresa economica ed allo sviluppo commerciale di Napoli, erano numerosi e di notevole importanza; tuttavia, come osserva Marghieri, i risultati furono di gran lunga inferiori a quel che era ragionevole attendersi. Un aspetto negativo di quei provvedimenti può essere individuato, intanto, nella carenza di un coordinamento complessivo da cui scaturì una generale frammentarietà negli interessi e nelle competenze, per cui, mentre alcune esigenze erano prospettate e difese con rigoroso zelo, altre non trovavano invece alcuna eco.

Gli ostacoli che determinarono l'insuccesso parziale della legge avrebbero potuto essere rimossi; e appunto nell'intento di promuovere una più efficace attivazione di essa, si costituì nel 1908 un Consorzio di industriali, con il preciso obiettivo di sollecitare l'attuazione dei provvedimenti relativi alla *zona aperta*.

L'aspetto urbanisticamente più significativo della questione rimane, senza dubbio, l'abnorme localizzazione industriale nell'area occidentale, cioè la formazione nello stesso periodo di una zona industriale ad occidente, in contrapposizione a quella orientale, prevista dalla legge sulla *zona aperta*.

Nell'ambito della generale situazione napoletana, la presenza di queste due aree costituisce oggi, come è a tutti noto, una delle più notevoli incongruenze urbanistiche, sia per i vincoli che si sono venuti ad imporre all'espansione urbana, sia per le conseguenti ripercussioni determinate da tali sbarramenti.

Le vicende che hanno portato all'attuale localizzazione industriale sono fra le più esemplari nel dimostrare come un intervento operato al di fuori di ogni pianificazione risulti, in definitiva, quasi sempre in contrasto con questa e per converso come un disegno di piano, limitato e parziale, contenga al suo interno il germe di interventi esterni ed estranei alla sua logica che possono neutralizzare in pieno anche la più seria e coerente delle iniziative.

La settorializzazione non solo spaziale degli interventi è del resto dimostrata dal contemporaneo svolgersi, in maniera del tutto indipendente, delle attività ancora in corso per il diradamento dell'insediamento residenziale in connessione ai lavori di bonifica e di risanamento. È d'altro canto innegabile che l'esigenza di una coerente espansione urbana fu, in questo periodo, non diversamente da quelli precedenti e successivi, lasciata in secondo piano, quando non sacrificata ad altre necessità presentate quali di maggiore urgenza.

Si riflette, anche in quest'aspetto, la miope visione dei fenomeni e soprattutto delle loro correlazioni, che caratterizza questo periodo: non è presente, infatti, una visione organica del rapporto fra le trasformazioni strutturali economiche auspiccate e promesse e i conseguenti sviluppi del tessuto edilizio.

Dall'esame anche sommario dei quartieri costruiti - o in cui comunque si intervenne - è facile rilevare sia la dubbia fondatezza urbanistica dei criteri seguiti in questo ampliamento, sia come le localizzazioni industriali venissero a costituire un ostacolo ed un ulteriore problema all'espansione insediativa della città.

In questo contesto la situazione napoletana, particolarmente difficile a risolversi sia per le condizioni topografiche che per la particolare struttura sociale ed economica, non traeva in definitiva quei benefici che era lecito attendersi da impegni ed interventi cospicui.

Limitatezze e incongruenze di quadro che, come è naturale, avevano vaste ripercussioni anche nei singoli settori, come ad esempio l'edilizia economica e popolare¹⁵.

In tema di edilizia sovvenzionata, perduravano infatti ancora concezioni ormai superate, di tipo paternalistico e filantropico. Mancava cioè

una chiara coscienza del fatto che essa presenta aspetti strettamente e profondamente connessi ai problemi della organizzazione delle strutture produttive.

A Napoli, nel 1913 e quindi dopo 25 anni dall'inizio del risanamento, i concreti risultati ottenuti nel campo dell'insediamento abitativo erano questi:

- parziale risanamento dei quartieri bassi;
- apertura di alcune arterie: Corso Garibaldi, Corso Umberto I, via Depretis, via Sanfelice, etc.;
- costruzione di fabbricati, non sempre di buona architettura, lungo queste stesse arterie e nelle immediate adiacenze;
- sistemazione di piazza Garibaldi, antistante la Stazione centrale;
- creazione di nuovi quartieri al Vomero, Santa Lucia, Vasto, Arenaccia, Sant'Eframo, Ottocalli.

Soprattutto quest'ultimo punto, in effetti, si impone alla considerazione. È noto come il piano di Risanamento desse, inizialmente, ugual peso ai due aspetti del problema: bonificamento edilizio ed ampliamento urbano. Solo successivamente, attraverso i progressivi stralci, si ebbe un proseguimento unidirezionale dell'intervento, nel senso che i progetti di ampliamento furono, se non abbandonati, certo ritenuti di secondaria importanza rispetto a quelli del risanamento vero e proprio.

Con ciò, non solo si veniva a falsare lo spirito stesso dell'intervento ed a minarne le effettive possibilità di benefico effetto sulle condizioni urbane, ma, altresì, si aggiungeva alla lunga storia delle contrastate espansioni di Napoli un ennesimo episodio indice dell'incapacità a proiettare nel futuro esigenze e fenomeni.

Questa totale insensibilità ad inquadrare storicamente esperienze passate, di cultura e di lavoro, si riflette del resto costantemente nella vita amministrativa della città.

Nel 1910, ad esempio, l'Amministrazione Del Carretto fece redigere un nuovo piano di risanamento e di ampliamento urbano, con una struttura tecnico-finanziaria del tutto simile a quella del piano dell'85 e includendo in esso le zone stralciate nel 1894.

Come il precedente, anche questo era un piano di bonifica più che di ampliamento che non teneva conto delle mutate condizioni della città e delle necessità di un adeguato sviluppo, soprattutto in rapporto al forte incremento demografico.

Più tardi, anche per una prevalente tendenza urbana all'espansione verso occidente, fu studiato un piano regolatore della zona tra Fuorigrotta

e Bagnoli e stipulata una convenzione con la Società Edilizia Laziale per l'apertura di una galleria attraverso la collina di Posillipo e la creazione, nella zona predetta, di un vasto nucleo denominato *nuovo rione occidentale*. Ma le relative opere furono interrotte quasi subito.

Episodi del tutto analoghi possono citarsi con riferimento al settore della viabilità.

Nel 1909 in seguito ad una delibera della Giunta, fu costituita una Commissione incaricata di esaminare i progetti esistenti, relativi al problema delle comunicazioni fra oriente ed occidente, e di indicare i mezzi ed i criteri ritenuti preferibili per risolvere la questione, tanto sotto l'aspetto della viabilità quanto sotto quello edilizio e finanziario.

La Commissione esaminò numerosi progetti e concluse raccomandando l'apertura di una galleria tra le vie S. Brigida e Filangieri¹⁶.

Peraltro anche questa iniziativa non ebbe seguito giacché alla Società Edilizia Laziale che avrebbe dovuto eseguire l'opera, con il corrispettivo anche della concessione di una linea tramviaria, il Comune rifiutò in seguito la concessione stessa.

Attraverso iniziative, incertezze e ripensamenti, che in definitiva si traducevano in una capacità operativa e di intervento estremamente ridotta si giungeva al 1914 che, con il conflitto mondiale, segnava l'inizio di un lungo periodo di stasi.

Note

¹ Con questo intervento, ad una fitta rete di oscuri e malfamati vicoli del rione, fu sostituita la galleria Umberto I; espressione esemplificativa del concetto del “monumentale” all’epoca in auge.

² Cfr. BENEDETTO CROCE, *Storia d’Italia dal 1871 al 1915*, op. cit.

³ Al 1900 la situazione dell’istruzione a Napoli era estremamente carente: l’analfabetismo, ancora elevatissimo, risultava pari quasi al 50% della popolazione. L’istruzione tecnica in particolare era affidata a due sole scuole tecniche statali ed a sei istituti parificati. L’interesse che nel periodo si indirizzò ai problemi della scuola, soprattutto professionale, portò ad alcune concrete iniziative, e tra queste si segnala l’istituzione, presso la Scuola Industriale Alessandro Volta, di sezioni speciali per tessitori, fonditori, limatori, falegnami e modellatori.

⁴ Secondo i dati relativi alla manodopera, nel 1902 risultavano occupati, nel comune di Napoli, circa 39 mila operai; tuttavia di questi, in base all’analisi per tipo di collocazione lavorativa, si deve ritenere che solo circa 25 mila operai erano occupati in maniera relativamente sicura e conveniente, mentre i restanti 14 mila avevano una collocazione precaria ed insufficientemente retribuita (cfr. Relazione della R. Commissione per l’Incremento Industriale di Napoli).

⁵ Un indice che consente di esprimere numericamente tale situazione si riferisce ad esempio al numero di caldaie a vapore ed alle potenze (in cavalli vapore) installate: nella provincia di Napoli, la potenza complessiva disponibile era pari a poco più di 10 mila HP, mentre a Milano superava i 50 mila HP; inoltre nell’ultimo quinquennio del 1800 l’incremento di caldaie era stato a Napoli di sole 29 unità contro aumenti di altre province variabili dalle 530 di Milano, alle 180 di Firenze, alle 180 di Torino, etc..

⁶ “Percorrendo la grande via litoranea da Napoli a Torre del Greco, si comincia ad uscire da Napoli solo dopo Resina, perché solo allora si passa per un tratto ove gli edifici si trovano sparsi nella campagna. Se questa interruzione sparisse, anche Torre del Greco verrebbe compresa nella serie sterminata di case che parte da Mergellina. Queste varie unità amministrative, rette con criteri diversi e talvolta in opposizione, creano dei campanilismi tenacissimi e certamente perniciosi allo sviluppo economico di quei paesi. Intanto è a questo stato eccezionale di cose che si deve il caso verificatosi che un importante servizio pubblico, come quello dei tramways, ha dovuto a lungo ritardare la trasformazione della trazione a cavalli in elettrica tra Napoli e Torre del Greco, a causa di alcuni tributi che veniva a perdere il comune intermedio di S. Giovanni a Teduccio; come pure si deve ad un tale stato di cose, il caso di qualche industriale che ha dovuto rinunciare ad installare la propria industria, perché minacciato da gravi spese ed angherie daziarie. Un carro di merci che dovesse transitare dal porto di Napoli a Torre del Greco, sarebbe quattro volte visitato, e avrebbe l’accompagnamento successivo di quattro doganieri. Queste sono condizioni di cose addirittura fatali all’industria. Quando si riflette che oggi l’industria è così progredita e che il profitto dell’attività è sempre una piccola frazione del costo di fabbrica, subito si comprende come possano bastare pochi dazi e piccoli aumenti di spese generali per ucciderla sul nascere. Figurarsi poi quando questi aumenti di spesa possono presentare il pericolo di una continua variabilità, a capriccio di questa o quella amministrazione comunale” (Cfr. R. Commissione per l’Incremento Industriale di Napoli).

⁷ Cfr. ALFREDO COTTRAU, *La crisi della città di Napoli*. In “Nuova Antologia”, 16 luglio 1896.

⁸ “La Camera, convinta che sia alto dovere dello Stato e di solidarietà nazionale, di cooperare a che tutte le parti d’Italia si avvicinino nella loro prosperità, contribuendo insieme a realizzare la grandezza della Patria, confida che il Governo vorrà provvedere al più presto a restaurare con proposta di legge e con atti economici e sociali, le condizioni non liete di Napoli, delle altre province del Mezzogiorno e delle Isole”.

⁹ Cfr. MUNICIPIO DI NAPOLI, *Brevi cenni esplicativi sul progetto della zona aperta in dipendenza della legge 8 luglio 1904*, Napoli, 1906.

¹⁰ Può essere interessante citare (Cfr. "Nord e Sud", di F.S. Nitti, Torino, 1900) alcuni dati specifici: nel quarantennio 1860-1900, lo Stato italiano spese, per le proprie ferrovie, 4.074 milioni, così ripartiti:

Italia settentrionale	1.585
Italia centrale	1.148
Italia meridionale	864
Sicilia	479

¹¹ E ciò in netto contrasto con la coerente impostazione data al problema dei trasporti dal Cavour (cui si è già accennato) che si concretava in un programma notevole per lo sviluppo dell'intera rete nazionale, destinato a creare, anche in tale campo, una effettiva unificazione tra le regioni, prima separate da frontiere, nel pieno riconoscimento dei termini della questione che poi fu detta meridionale e nella visione di un ruolo europeo e mediterraneo della penisola.

¹² Questi consistevano nell'accordare fortissimi sconti sui prezzi dei trasporti a quelle grandi ditte che si impegnassero per un notevole e costante volume di merci; l'intento, com'è evidente, era di favorire i commercianti già fiorenti ed affermati, ma con il risultato anche di soffocare quelli in via di sviluppo: così, le importanti ditte di Udine, Padova, Venezia, potevano, ad esempio, spedire i propri grandi carichi di legname fino a Catanzaro, con la stessa spesa che, per i più modesti volumi di merce, doveva essere sostenuta dai commercianti napoletani, fino a Roma (Cfr. R. Commissione per l'Incremento Industriale di Napoli, Volume II).

¹³ Tutte queste agevolazioni, tranne quelle di cui alle lettere d) ed e) furono, con leggi successive, prorogate fino al 1931.

¹⁴ Ad esempio per quanto riguardava le nuove fonti di energia idroelettrica alle sorgenti del Volturno (cfr. R.D. 7 ottobre 1905 n. 605, G.U. 9 gennaio 1906 n.6; R.D. 7 ottobre 1905 n. 606, G.U. idem), fu avanzata una energica opposizione dai comuni di Rocchetta, Piedimonte d'Alife, Alife, Ailano, Valle Agricola, Bregani, San Giorgio, Piana di Caiazzo, che avrebbero voluto riservarle esclusivamente ai propri usi civici; mentre, per quel che si riferisce alla utilizzazione delle acque del Tusciano, si oppose la Società Meridionale di produzione elettrica, che, avutele in concessione nel 1901, non intendeva rinunciare alle eccedenze.

¹⁵ Cfr. GUSTAVO DURELLI, *Sul problema delle case a buon mercato. Idee e proposte*, Tip. Melfi e Ioele, Napoli, 1909. Cfr. anche: G. Buonomo, "Le questioni n. 2 e 3 per Napoli. La casa. La scuola.", Tip. Trani, Napoli.

¹⁶ Soluzione questa assai meno drastica dell'Hausmann, del quale si narra che, trovandosi a Napoli, interpellato circa il da farsi per risolvere alcuni dei problemi della città, abbia risposto, additando il monte Echia, essere necessario "jeter tout cela à la mer!"

CAPITOLO VII

I PIANI REGOLATORI

I problemi degli ultimi quindici anni del secolo XIX, affrontati in chiave edilizio-sociologica e quelli dei primi del XX, inquadrati in termini prevalentemente economici e di sviluppo industriale, erano sfociati in alcune soluzioni parziali che non mutavano, nella sostanza, gli aspetti fondamentali della questione urbanistica napoletana. In un certo senso sarebbe stato impossibile il contrario, proprio perché, riflettendo le “ottiche” del momento, le impostazioni dei problemi erano largamente insufficienti perché troppo ristrette e settoriali.

Si può affermare che il piano De Simone costituisce pertanto la prima globale soluzione prospettata per i problemi urbanistici napoletani, e proprio in tale carattere di generalità, indipendentemente dal merito delle specifiche proposte, deve essere individuato l'indiscusso interesse che presenta il piano stesso¹.

Peraltro non può non riconoscersi al piano De Simone, al di là del linguaggio tecnico che si mostra naturalmente sorpassato, un intrinseco valore di moderno strumento urbanistico per gli aspetti anticipatori e la rigorosa visione dei problemi presi in esame.

I punti essenziali² intorno ai quali si articolava questo piano, erano:

- l'organizzazione della viabilità (con integrazioni, modifiche, etc.) secondo un ordinamento qualitativo;
- la sistemazione con adeguate cautele, dettate da preoccupazioni di carattere ambientale, delle zone malsane;
- la creazione di spazi verdi, pubblici e privati, di attrezzature sportive e ricreative, etc.;
- la zonizzazione funzionale della città.

Il piano affronta altresì la difficoltà rappresentata da tutte le parziali

sistemazioni specifiche attuate o in corso all'epoca dell'elaborazione del piano. In proposito occorre dare atto all'estensore della proposta di una piena chiarezza di vedute su tale spinosa questione, dal momento che l'esame critico di questi interventi è operato non già per le intrinseche "qualità" urbanistiche, ma proprio per la loro impostazione settoriale e priva di ogni inserimento in una più generale ed organica visione dei problemi cittadini³.

È implicita in questa posizione una critica all'intervento del Risanamento, che viene estesa e fatta in termini più espliciti nella stessa relazione.

Che fosse stato ad esempio un grave errore far precedere il risanamento all'ampliamento urbano, è rilevato come fatto incontestabile⁴.

De Simone osservava come, per i successivi ampliamenti, Napoli avesse mutato la propria forma primitiva, pressoché circolare, e come, di conseguenza, la direttrice dominante della viabilità fosse ruotata dall'asse nord-sud, all'asse est-ovest.

A conclusione dell'esame delle possibili direzioni di ulteriore espansione, si suggerisce per l'ampliamento urbano senz'altro la fascia occidentale, sia per le evidenti generali condizioni topografiche, sia per il fallimento della precedente pur modesta espansione verso oriente. Questo fallimento era stato causato principalmente dalle antiche poco salubri "Paludi"⁵, non sufficientemente risanate dalle opere di colmata eseguite e dalla presenza dei vicini impianti industriali.

Stabilita così la direttrice della crescita urbana, la relazione illustra taluni aspetti del piano di notevole rilevanza⁶ su alcuni dei quali è interessante fermare l'attenzione.

Dalla generale visione morfologico-organizzativa della sistemazione territoriale della città è possibile rilevare, al di là di un linguaggio notevolmente distante da quello tecnico-urbanistico attuale ed accanto a puntuali e lucidi giudizi su molti aspetti della situazione urbana dell'epoca, alcuni spunti progettuali felicemente innovativi ed avanzati.

Talvolta le soluzioni adottate si mostrano pienamente coerenti con la cultura urbanistica del tempo, ma più spesso il progettista riesce a scavalcare ampiamente tali limiti attingendo una visione complessiva del fenomeno territoriale estremamente moderna ed attuale.

Tra i limiti va segnalata la scelta relativa alla definizione della tipologia edilizia per la costruzione nelle zone "panoramiche".

La questione infatti, è affrontata in termini di "edilizia sparsa" e di ridotte dimensioni volumetriche e non si intuisce invece come il problema

non stia nel definire un corpus normativo (indici di fabbricabilità, numero di piani, etc.), bensì nel “pianificare” l’edilizia locale come fatto urbanistico, riguardandolo cioè non nei limiti del singolo episodio architettonico, ma in quelli più ampi di una coerente visione ambientale.

Questa visione non è orientata nel senso della fabbricazione “in ordine sparso”, che costituisce il portato di una pianificazione in termini di “difesa” piuttosto che creativi.

Ancora eccessivamente schematica e comunque non accettabile, sembra la attribuzione delle tipologie insediative secondo la ripartizione in classi sociali dell’utenza, così come l’assegnazione alle esigenze della “circolazione” di una preminenza che pone in subordine altre funzioni non meno significative (ad esempio quando quei rilevanti centri di vita cittadina, le piazze, sono visti esclusivamente come nodi di traffico).

Il giudizio negativo sulla irrazionalità della duplicazione delle aree industriali ad oriente ed occidente della città e, più ancora, sull’ostacolo posto in tal modo alle possibilità di sviluppo dell’organismo urbano (in particolar modo sulla direttrice “flegrea” dal complesso siderurgico realizzato in quell’area) è invece perfettamente coerente ed espresso con limpida immediatezza.

Ma senza alcun dubbio l’aspetto più interessante e “moderno” delle previsioni progettuali del De Simone riguarda la visione di ampia scala territoriale nella quale è inserita la nuova organizzazione spaziale della città.

L’anticipazione rispetto a numerose successive esperienze della problematica “comprensoriale” dell’area napoletana è operata in termini tali da prefigurare, già da allora, un “modello” urbanistico che verrà proposto e dibattuto circa cinquanta anni dopo: il sistema “città-territorio”.

Il carattere di omogeneità o di integrazione delle opere di urbanizzazione e degli insediamenti rispetto all’intera area territoriale, la loro diffusione e ricchezza di funzioni e la conseguente vivacità di interrelazioni e di scambi fanno sì che non si manifestino sostanziali cadute di “potenziale urbano” all’interno dell’area, né quella dicotomia e segregazione spaziale e funzionale tra città e campagna.

Caratteri e finalità queste, poste tutte a base appunto delle impostazioni della teoria della “città-territorio”.

Anche il criterio della zonizzazione funzionale, fra quelli seguiti da De Simone, appare particolarmente interessante ed “avanzato” in rapporto alle concezioni urbanistiche di allora.

Nel piano erano previste cinque distinte zone, e precisamente:

- a) la zona delle abitazioni;
- b) la zona del lavoro;
- c) la zona Ufficiale;
- d) la zona centrale;
- e) la zona per il quartiere universitario e il rione ospedaliero.

Un'ulteriore suddivisione in sottozone era poi prevista "per regolare i rapporti tra le varie classi sociali e soddisfare alle diversità di lavoro, relative all'industria ed al commercio".

La sistemazione della viabilità era imperniata sulla definizione dei centri di traffico, nuovi e già esistenti, destinati a divenire "punti di partenza e di arrivo di una serie vastissima di strade". In tal modo, la città avrebbe potuto essere considerata "come il raggruppamento di altrettante città tra di loro collegate, ed aventi la possibilità di moltiplicarsi, mercé la creazione di altri nuovi centri periferici, pur conservando una Zona Ufficiale in cui tutti questi vari siti di decentrazione possano facilmente confluire per allacciarsi al nucleo preponderante della vita rappresentativa".

Le vicende burocratico-amministrative del piano De Simone, che come è noto portarono in definitiva ad un suo completo insabbiamento, non si differenziano granché - nella sostanza almeno, se non nelle forme - da quelle verificatesi in occasione di simili progetti. Si può dire di esse, che inaugurano una deprecabile "tradizione"; tradizione che continua tuttora a caratterizzare le "routines" dei piani, regolatori e non, della città.

Riprendendo la disamina delle passate vicende napoletane, nell'evidenziare ancora una volta il distacco tra momento "teorico", considerato come astratto, e quello della concreta prassi, si deve menzionare la istituzione dell'Alto Commissariato per la città e Provincia di Napoli con il R.D. del 15 agosto 1925 n. 1.636⁷, fatta allo scopo di "promuovere e coordinare tutte le attività dirette al sollecito miglioramento delle condizioni economiche e sociali, ed al riordinamento ed incremento dei pubblici servizi della città e Provincia di Napoli".

Questo provvedimento di carattere speciale rivoluzionò in parte l'assetto burocratico-amministrativo nel settore urbanistico napoletano, giacché all'Alto Commissariato (che rimase in carica fino al 30 giugno 1930) erano deferite tutte le attribuzioni spettanti al Prefetto ed al Provveditore alle OO.PP., nonché la sovrintendenza su tutte le amministrazioni statali aventi sede nella provincia, con la sola eccezione di quelle attinenti all'Amministrazione della Giustizia, delle Forze Armate e delle Finanze.

Con lo stesso decreto venivano emanate norme per speciali provvidenze a favore di Napoli (art. 23), agli effetti del risanamento igienico ed edilizio e dello sviluppo della viabilità e delle comunicazioni della città. Veniva inoltre “rinnovata la dichiarazione di pubblica utilità di tutte le opere già progettate e non eseguite, con le varianti ed aggiunte relative, nonché di tutte quelle altre opere che verranno deliberate giusta piani che, in seguito a proposte del Comitato tecnico, verranno approvati con decreto dell’Alto Commissariato”.

Per quanto si riferisce alla zona industriale⁸, la situazione delle opere previste nei piani regolatori, all’atto del passaggio delle attribuzioni all’Alto Commissariato, può essere così riassunta.

Nella vecchia zona, il piano regolatore era stato attuato solo parzialmente, benché il Comune vi avesse impegnato circa 15 milioni. Ciò accadde soprattutto perché le opere erano state eseguite in un’epoca in cui, per le variazioni verificatesi sul mercato, era stato necessario adottare prezzi assai superiori a quelli previsti prima della guerra in sede di piano regolatore⁹.

Nella nuova zona industriale, i due enti (l’Ente Autonomo fino al 1922 e successivamente il Regio Commissariato) non avevano potuto, per difficoltà finanziarie, dare inizio all’attuazione del programma previsto.

Le prime opere promosse dall’Alto Commissariato furono volte alla sistemazione del patrimonio stradale¹⁰, in pessime condizioni di manutenzione (per cui fu disposta l’esecuzione dei più urgenti lavori alle vie Gianturco, Traccia di Poggioreale, Argine, delle Brecce, Vigliena), ed insufficiente sotto l’aspetto dimensionale e funzionale, tanto nella vecchia quanto nella nuova zona industriale.

All’atto del passaggio delle attribuzioni, il Comune aveva bensì appaltato parecchie opere¹¹, ma in effetti era stata iniziata l’esecuzione solo di alcuni tronchi, mentre per tutti gli altri progetti erano ancora in corso le relative procedure di espropriazione.

Per effetto dei lavori portati a termine sotto l’Alto Commissariato, la consistenza della rete stradale fu notevolmente ampliata¹² contestualmente a queste opere; furono realizzati alcuni interventi tra i quali lo spostamento e la copertura dei fossi Baronessa e Pazzigno, la deviazione delle canale delle Armi e di quello di scarico della vasca di chiarificazione dello Sperone, l’estensione alla nuova rete stradale dei servizi e sottoservizi di pubblica utilità, la sistemazione della rete ferroviaria locale.

Tutti questi interventi contribuirono sensibilmente all’incremento dell’industria locale: in quel periodo, infatti, vennero date concessioni per

complessivi 700.000 mq, nonostante la situazione di generale depressione economica.

Un settore particolarmente interessato dagli interventi promossi a cura dell'Alto Commissariato, fu quello della viabilità, urbana ed extra-urbana.

È noto che se si escludono gli inconvenienti derivanti dalla insufficiente o mancata pavimentazione, le carenze e difficoltà della viabilità urbana derivassero fundamentalmente da una sostanziale inadeguatezza, dimensionale e funzionale, che determinava già allora un grave congestionamento del traffico nel cuore della città. Una ultima e grave carenza era rappresentata dalla inadeguatezza della rete viaria extraurbana, di collegamento con i centri vicini alla città.

Le varie opere realizzate ebbero come obiettivo, da un lato, il miglioramento delle condizioni di scorrimento di una circolazione via via in aumento e, dall'altro, il collegamento delle nuove aree progressivamente urbanizzate, il cui sviluppo edilizio si verificava non solo in rapporto alle ovvie esigenze poste dall'incremento demografico, ma anche in relazione all'opportunità di diminuire la densità elevatissima dei quartieri centrali della città.

In effetti, benché la costruzione di alcune vie di grande scorrimento debba essere messa in rapporto con la contemporanea realizzazione di opere di particolare utilità pubblica (come le sedi di grandi enti assistenziali, ospedalieri, etc.), tuttavia anche questi tracciati determinavano, in pratica, effetti analoghi a quelli derivanti dalle realizzazioni connesse esclusivamente alle esigenze dell'espansione urbana.

Per quel che si riferisce all'aspetto della viabilità interna fu ripreso il più che annoso problema del collegamento lungo la direttrice est-ovest che, come s'è detto, era stato oggetto di appassionanti quanto infruttuose discussioni.

L'urgenza del problema era incontestabile: il traffico sempre crescente tra la zona orientale (dove facevano capo le principali linee ferroviarie e sorgevano importanti stabilimenti industriali), e la zona occidentale (dove la città tendeva ad espandersi, e dove peraltro erano inopinatamente sorti alcuni altri stabilimenti industriali, con la conseguente creazione di un nuovo centro di vita e di lavoro), aveva trovato sempre gravissimi ostacoli nella insufficienza appunto delle vie di comunicazione, insufficienza che si manifestava particolarmente nelle strozzature costituite dalla via Vittorio Emanuele III di fronte al teatro San Carlo, dalla via Chiaia e dalla via Chiatamone.

Nel 1924 l'Amministrazione straordinaria aveva bandito un nuovo concorso "Per una nuova via tra l'Oriente e l'Occidente di Napoli", conclusosi anch'esso, praticamente, con un "nulla di fatto"¹³. Poco dopo però l'Ufficio Tecnico Comunale mise a punto un nuovo progetto, fondato su diversi criteri tecnici. Questa volta i lavori furono iniziati subito dopo l'appalto, e condotti a termine in soli 18 mesi.

Il concetto informatore del nuovo progetto fu quello di avviare il traffico leggero verso via Nazario Sauro, e quello pesante, mediante galleria sotto il Monte Echia, direttamente a via Giorgio Arcoleo e piazza Vittoria.

La via Litoranea aveva inizio da via Nazario Sauro, all'incrocio con via Cesareo Console e, fiancheggiando questa, scendeva a raggiungere il piano della banchina del Molosiglio, seguiva poi il Palazzo Reale sino alla darsena, passando tra questa e il bastione borbonico (detto baluardo della darsena), costeggiava quindi la parte orientale di Castelnuovo lungo la calata Beverello, per poi sboccare in piazza Municipio, di fronte a via Piliero.

In seguito ai lavori di costruzione della via Litoranea, furono demoliti vari fabbricati della Regia Marina e la Caserma del Corpo Reali Equipaggi. Nella vasta spianata che risultò dalla demolizione dei Capannoni dell'Arsenale della Marina, tra la darsena, il Molosiglio e la via Litoranea, vennero creati nuovi giardini pubblici. La via Litoranea fu poi integrata con la creazione di una breve via di comunicazione con via Vittorio Emanuele III, passante tra Palazzo Reale e Castelnuovo.

Tuttavia l'elemento più importante nel senso dell'alleggerimento del traffico est-ovest fu comunque la costruzione della galleria della Vittoria¹⁴.

Eseguito il tracciato esterno dell'asse, e fissati i capisaldi di direzione, il 12 novembre 1926 fu iniziato l'attacco dell'escavo della galleria dal lato della Litoranea, e il 25 aprile 1927 si attaccò anche dal lato del Chiatamone lo sbocco opposto, la cui ubicazione era stata definita in base a specifiche considerazioni di viabilità¹⁵; si provvide inoltre a realizzare alcune opere per facilitare i collegamenti fra la galleria e le zone circostanti¹⁶.

Nello stesso periodo venivano proseguiti i lavori di isolamento di Castelnuovo. Nel secolo XIX, sull'area dei bastioni e dei fossati, colmati questi e demoliti parzialmente quelli, furono costruiti l'arsenale di artiglieria, le fonderie, la sala d'armi e fabbriche di ogni specie e di nessun carattere architettonico di rilievo.

La fabbrica originaria, una delle più belle regge quattrocentesche

europee, venne così nascosta da tutta una serie di informi sovrastrutture. Addirittura, per un certo periodo fu ventilata la proposta di asportare il marmoreo arco trionfale, per rimontarlo in un'altra parte della città.

Che fosse necessario procedere a lavori di restauro dell'importante complesso, è indiscutibile; le stesse amministrazioni Comunali ordinarie avevano iniziato i lavori che poi furono ripresi sotto l'alto Commissariato. Discutibili paiono, invece, i criteri con cui si procedette alle operazioni di restauro.

Ad una analisi puntuale il restauro operato in Castelnuovo presenta notevoli elementi di grande perplessità. Infatti alla indiscriminata demolizione di tutti gli elementi architettonici spagnoli e borbonici, si aggiunsero alcune "ricostruzioni" decisamente troppo spinte: fu ripristinato il fossato che circondava il Castello su tre lati; furono messe in luce le controtorri aragonesi; lungo il lato occidentale fu ricostruita la galleria fra le due torri in prosieguo dell'arco trionfale, eseguendo così un ideale quanto ingiustificato ed illegittimo ripristino di quel lato quale si supponeva fosse stato in epoca aragonese; lungo la cortina meridionale furono demolite le sovrastrutture cinquecentesche; dal lato del mare, sulla scorta della celebre tavola Strozzi, si procedette all'abbattimento della cortina spagnola ed al "ripristino" di un'originaria facciata ipoteticamente ricostruita nelle sue linee, ricreando il rivestimento di pietra dove era stato distrutto, ricostruendo il passaggio pensile che congiungeva la torre del Beverello con le torrette angioine dell'abside della Cappella Palatina, riproducendo le finestre a croce guelfa della gran sala, e infine, coronando di merli tutto il fronte.

Interventi di non minore entità furono compiuti nelle parti interne dell'edificio, restaurando la facciata a destra della chiesa nel cortile, ripristinando il gran salone vicereale, restaurando il porticato, la loggia e lo scalone superiore, costruiti da don Pedro. Si provvide inoltre a rimettere in luce, demolendo sovrapposizioni del Quattrocento e stucchi settecenteschi, originarie strutture gotiche e a restaurare i dipinti giotteschi della Cappella Palatina.

In effetti, il restauro del Castelnuovo rappresenta assai bene il risultato di orientamenti ora decisamente sorpassati, perché dettati dal discutibile intento di ricreare una ipotetica unità stilistica servendosi di mezzi poco legittimi quali la demolizione indiscriminata di sovrastrutture di interesse storico, e la ricostruzione ex novo di elementi architettonici e di particolari.

Note

¹ Elaborato tra il 1914 e il 1915, il piano fu sottoposto al giudizio del Collegio degli Ingegneri ed Architetti, che lo approvò interamente, ad eccezione di alcune varianti, di importanza del tutto secondaria, che interessavano tracciati viari minori.

² “... crediamo opportuno di riassumere, enunciandoli più concretamente, i principali problemi che debbono risolversi, e cioè:

- a) la creazione di nuove arterie e nuove vie di facile comunicazione e la conseguente sistemazione di nuove piazze con ampliamenti delle esistenti, in guisa da poter distribuire il movimento in circolazione continua e poterlo eventualmente classificare;
- b) il riordinamento e la sistemazione delle zone malsane, creando nuovi rioni interni con viabilità ampliata e ben disposta in rapporto alle correnti atmosferiche ed agli effetti della insolazione, senza però alterare troppo il carattere della città antica e senza distruggere o modificare, nei limiti del possibile, le pregevoli strutture antiche;
- c) il coordinamento della viabilità interna al successivo sviluppo della città, in modo che la creazione di nuove aree edificatorie periferiche, convenientemente collegate ai centri principali della vita cittadina, renda possibile il graduale sfollamento dell'abitato verso la nuova città e le conseguenti sistemazioni interne;
- d) la creazione di parchi per ville signorili, formando le città-giardino per la classe più agiata e la creazione di parchi popolari e di pubblici giardini, d'ippodromi, di giardini zoologici, etc.; nonché quella di vasti parchi di atterramento e di volo per la navigazione aerea;
- e) la ripartizione della città in zone rispettivamente adatte al graduale sviluppo dell'abitato e dei quartieri del lavoro, nonché la creazione di rioni per Uffici rappresentativi e di alta Banca, per Istituzioni universitarie ed Ospedaliere, e infine, per il commercio interno al dettaglio della città.

La risoluzione armonica di questi e degli altri determinati problemi, che verranno mano mano posti e risolti in ogni singolo caso, e che per ciò è superfluo enunciare, s'integra in un tutto organico, atto a dare un moderno assetto ad una grande città ed a consentirle ogni possibile incremento”.

(Cfr. Francesco De Simone, Piano Regolatore della città di Napoli, Tip. Tocco, Napoli, 1917, pag. 2).

³ “... l'intero progetto cosiddetto di bonificazione del rione San Giuseppe, considerato in se stesso, rappresenta una importante sistemazione edilizia; ma, replichiamo, che in rapporto all'insieme della città esso non è immune dal grave errore di concetto, che ha inficiato tutte le singole parziali opere di sistemazione sinora studiate ed eseguite, indipendentemente dalle varie e complesse condizioni topografiche della città e dalle sue esigenze economiche; ossia indipendentemente dallo studio completo di un piano regolatore organico e che, come dicemmo, è reso ancora più difficile appunto per doverlo ora subordinare alle dette sistemazioni studiate ed eseguite”. (Cfr. Relazione cit., pag.9).

⁴ Ma sembra d'altra parte che il De Simone pecchi di eccessivo ottimismo allorché ipotizza che “col far precedere le opere di ampliamento a quelle di risanamento e di diradamento interno, la popolazione potrà a grado a grado spostarsi verso le zone alla periferia dove le nuove case, preordinate con una savia politica edilizia, non tarderanno a richiamare gli abitanti, producendo un'efficace concorrenza al vecchio caseggiato, da rimettere a suo tempo in valore”. In effetti, si è visto come nel caso di Napoli il problema vada posto non solo in termini di residenza, ma altresì, parallelamente, in termini di lavoro e di collocazione produttiva.

⁵ Cfr. ANTONIO MAIURI, *Del bonificazione delle paludi*, Napoli, 1858.

⁶“Adunque la maggiore e graduale espansione dell’abitato dovrà avvenire più verso l’occidente sia invadendo l’altipiano delle colline, dove ha limiti estesissimi, sia completando la sistemazione della zona media lungo i margini di esse colline, già progredita coi signorili rioni Principe Amedeo, Parco Margherita, ecc., sia ingemmando di rade e variopinte villette signorili e non deturpando con enormi casamenti tutte le pendici delle colline, da quella di S. Elmo al promontorio di Posillipo, invadendo questo in ambo i versanti, e sia infine, estendendosi nella leggendaria e radiosa plaga flegrea, la quale perciò non doveva mai essere inquinata nella sua veste di luce dal colosso industriale dell’Ilva. Né ora si comprende con quale senno si sia proposto di formare ivi una seconda zona industriale, allogandovi altre industrie, con relativo contorno di case economiche. E così, dopo di aver troncata la bella iniziativa cittadina che si andava svolgendo in detta plaga flegrea con costruzione di amene villette signorili nella zona di Bagnoli, e che l’Amministrazione Comunale avrebbe dovuto invece orientare e dirigere, si vorrebbe ora chiudere del tutto la città, nella sua parte verso mare, fra due barriere di officine. Questa estesissima plaga flegrea degradante dai versanti della ampia cerchia delle colline occidentali verso lidi, seni e golfi fra i più deliziosi del mondo, e con stazioni climatiche e balneari così varie, dovrà essere collegata a mezzo di una serie di tunnels di ampie sezioni all’occidente medio e basso dell’attuale zona urbana della città, ossia al rione Amedeo, alla Torretta e a Mergellina per servire all’espansione dell’abitato di case prevalentemente individuali disposte in rioni-giardini, e per grandiosi parchi e ville. Napoli infatti, non è solo da riguardare nel suo perimetro urbano, ma eziandio nei sobborghi in cui si allunga e che con essa hanno abitudini e tradizioni comuni, ossia nelle dolci curve che si svolgono verso oriente per Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare, Sorrento e Massalubrense, nonché verso occidente lungo la costa di Posillipo sino al Capo, e quindi lungo la costa di Bagnoli, ed oltre ancora lungo la costa di Pozzuoli e il seno di Baia, a raggiungere il capo Miseno, sviluppando così nell’insieme circa 80 Km di amenissime coste e spiagge. Ed essa è da considerarsi inoltre nell’esteso perimetro dell’altipiano, che partendo dalle falde del Monte di Procida, sale verso il Monte di Cuma, quindi ripiega ad est verso gli Astroni, Soccavo e Pianura; poscia, dopo aver contornato i villaggi a nord di Capodimonte, discende per Ponticelli, Cercola, San Giorgio, Portici e Resina; quindi prosegue ad est per Boscoreale, Pompei, sino a Castellammare; donde ripiegando a sud verso Sorrento e Massalubrense, chiude questo alto perimetro entro terra alla punta della Campanella. In questo complessivo perimetro di circa 150 Km si racchiude una striscia di oltre 30.000 ha in cui gli attuali centri abitati, convenientemente riordinati e risanati, verrebbero alternati fra parchi, ville, giardini e boschi, sia in pianura che su altipiani, tra seni di mare, laghi naturali e canali artificiali, tra crateri spenti e attivi, tra necropoli ed altri resti di vite remote che comprendono la più completa zona archeologica del mondo riposante nelle ridenti falde del Vesuvio. In tale vastissima plaga, gli altipiani, i boschi, i promontori, i seni marini, i laghi, le città morte, i prosperi centri di vita urbana, ecc., con prossimi adatti parchi di atterramento e di volo per la navigazione aerea, verrebbero collegati da amplissimi viali a più capostrade, ornati da squares e ville, con brevi interruzioni in tunnels o su ponti, in guisa da dare alle parti costituenti questo amenissimo assieme, un’apparente continuità”. (Cfr. FRANCESCO DE SIMONE, *op. cit.*, pag. 18).

⁷ Com’è noto, un apposito decreto (15 agosto 1925, n. 1.786), nominò a quest’ultima carica Michele Castelli, la cui attività si esplicò in molteplici settori della vita urbanistica ed economica cittadina.

⁸ Con R.D. del 7 febbraio 1926 n. 359, sia la vecchia che la nuova zona industriale vennero demandate all’Alto Commissariato, il quale venne così a riunire ed assumere le attribuzioni prima devolute rispettivamente al Comune ed al R. Commissario del Porto. Con lo stesso R.D. furono incluse nella zona aperta, per ulteriore ampliamento a rettifiche di confini, alcune zone (cfr. art. 3) ad oriente della medesima, con tale ampliamento la zona industriale venne ad avere una estensione complessiva di mq. 8.148.274.

⁹ Le opere eseguite dal Comune consistevano infatti soltanto in alcune delle più importanti arterie (corso Orientale, Via Emanuele Gianturco, piazzale Macello) con i relativi corsetti di fognatura; il che significava che per l'attuazione del piano occorrevo ancora il completamento della rete stradale, la sistemazione della rete di fognatura, l'estensione delle condutture di distribuzione dell'acqua del Serino e della Bolla, la sistemazione definitiva degli impianti di pubblica illuminazione.

¹⁰ La consistenza della rete stradale, all'atto del passaggio sotto la competenza dell'Alto Commissariato, era la seguente: strade n. 48, con uno sviluppo di km 22,571 delle quali circa 174 lastricate mentre i restanti 3/4 risultavano inghiaiate.

¹¹ Si trattava esattamente:

a) della costruzione della strada per l'allacciamento di via Gianturco con via Stella Polare;

b) della costruzione di due tratti della strada destinata all'allacciamento della parte centrale della zona industriale del Corso Meridionale e piazza Garibaldi;

c) della costruzione della strada per un diretto collegamento tra il largo S. Erasmo e la via Benedetto Brin;

d) della sistemazione e dell'allargamento di via S. Anna alle Paludi.

¹² Alcuni dati di carattere riassuntivo possono interessare la rete stradale della zona industriale, al termine dell'Alto Commissariato, che ebbe 58 arterie o tronchi di nuove arterie, con uno sviluppo di km 28,654.

¹³ Ben quarantuno progetti furono presentati al concorso, parecchi dei quali, però, riprendevano con lievi modifiche soluzioni già avanzate nel 1908. Tra le varie proposte, la Commissione giudicatrice preferì quella dell'ing. Monticelli, accantonando così l'idea, che negli anni passati era sembrata prevalere, di una galleria sotterranea. Il progetto Monticelli prevedeva la costruzione di una strada che, partendo da via Depretis, seguiva gli spalti settentrionali ed orientali di Castel Nuovo, proseguiva in viadotto sull'arsenale accanto al palazzo Reale, e piegando poi verso sud andava a raccordarsi alla via S. Lucia, che percorreva fino all'altezza di via Serapide. Di qui la strada proseguiva in galleria sotto il Monte Echia, per sboccare con due bracci distinti, in via Chiatamone e in via Mondella Gaetani. Il parere della Commissione, lungi dall'essere accolto con soddisfazione, suscitò un'infinità di dissensi e di polemiche e comunque, a mettere fine ad ogni controversia, giunse il parere negativo della R. Marina, assolutamente contraria all'attraversamento della zona dell'Arsenale.

¹⁴ L'idea di una galleria che attraversasse il Monte Echia, si è già accennato, non era nuova e, in particolare, aveva dato origine agli studi e ad un progetto dell'architetto Enrico Alvino. Nel 1858 furono iniziati i lavori per la realizzazione di un progetto elaborato l'anno precedente per una galleria che da via Pace doveva sboccare a Piazza Carolina alle spalle della Chiesa di S. Francesco di Paola; i lavori però furono limitati alla sola escavazione del cunicolo di direzione e per difficoltà sopraggiunte, furono ben presto abbandonati.

¹⁵ La scelta dello sbocco di fronte a via Giorgio Arcoleo fu determinata dalla considerazione che da quel punto si dipartivano tre importanti vie, e precisamente: la via Chiatamone, la via Giorgio Arcoleo appunto, e la via D. Morelli; inoltre, essa fu anche consigliata dalla circostanza che il masso tufaceo, al disotto del Collegio della Nunziata, si presentava così perforato e malridotto da vecchie escavazioni da far prevedere assai arduo e ricco di incognite lo scavo, ove si fosse voluto spostare lo sbocco, come alcuni consigliavano, di fronte a via Mondella Gaetani.

¹⁶ Per facilitare le comunicazioni pedonali tra la galleria e la rete stradale superiore si costruì un ascensore che collegava la galleria stessa con la zona Monte di Dio-Pizzofalcone e una scala all'angolo tra Palazzo Reale e via Cesario Console.

Anche per la Piazza Francese, strutture edilizie e presenza umana contribuiscono in pari misura a caratterizzare un ambiente storicamente assai interessante.

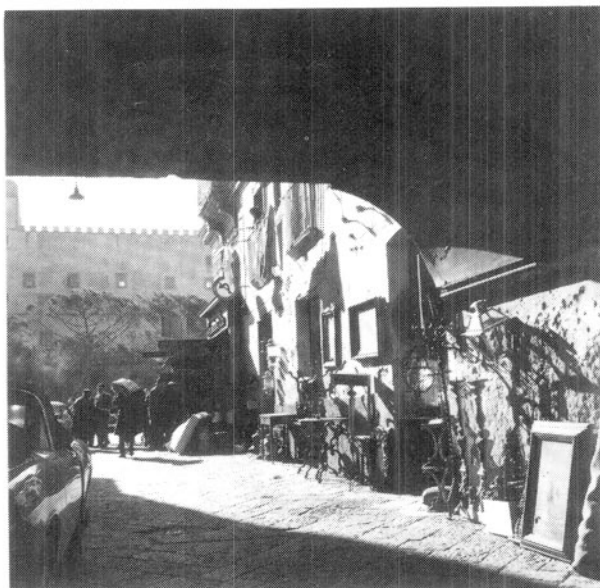


Foto 46 Piazza Francese.
L'inizio del piano di ricostruzione.



Foto 47 L'inizio del Piano di Ricostruzione

poletano che fu tra i più perspicuamente caratterizzati: il Molo Piccolo o, con termine popolare, il Mandracchio, occupato in origine da colonie commerciali levantine. Riferisce il Ceva-Grimaldi che "... le donne del Molo Piccolo servarono fino a poco tempo fa la vestitura alla greca". Ciò indica chiaramente un'isola anche etnica, definita nell'ambito stesso della città fino agli inizi del XIX secolo. Il Mandracchio propriamente detto era costituito da una modesta insenatura, con stretta imboccatura, che solo in tempo relativamente recente è stata colmata. Era tutto quanto rimaneva dell'antico Porto di Arcina, e poteva essere utilizzato unicamente da battelli di piccolo tonnello. Prospiciente allo specchio di mare, era la dogana nuova, costruita nel 1594 su progetto di Domenico Fontana per deposito di grano, trasformata in ufficio doganale nei primi anni dell'800. Dell'architettura originale, poco o nulla si conserva: solo nello spigolo destro del lato orientale si può ancor ora osservare un arcone in pietra, che farebbe pensare ad un imbarcatoio. Il Mandracchio fu certamente una delle contrade più vivaci della Napoli antica; non solo per la tipica struttura edilizia e dei vicoli, e per la presenza del molo commerciale pienamente inserito nell'abitato, ma anche per l'accennata differenziazione etnica rispetto al resto della città, in quanto popolato da discendenti di greci e di levantini. Nella piazza di Porto, che era attigua alla citata chiesa di Portosalvo, e che costituiva il centro di vita, oltre che urbanistico, del quartiere (Fig. 21), si svolgeva la celebre festa del I Maggio⁷, che rappresentava uno dei più significativi aspetti del folklore napoletano.

Il risanamento, come si è precedentemente accennato, risparmiò il Mandracchio; ciò nonostante, oggi l'ambiente è integralmente mutato. La presenza umana di un tempo è stata allontanata e dispersa; la realtà edilizia alterata o sostituita. Sopravvive ancora la sola chiesa di Portosalvo, eretta nel 1556 col contributo popolare; ma, avulsa com'è dal suo contesto edilizio, isolata dal complesso volumetrico che ne definiva la dimensione architettonica, essa appare oggi sopraffatta dal peso delle volumetrie circostanti. Le sostituzioni, più o meno brutali, hanno determinato una serie di fratture nell'ambiente locale, sia a causa dell'alterazione degli originari rapporti volumetrici tra la chiesa e gli edifici adiacenti, sia a causa del continuo e intenso traffico veicolare che circonda la piccola insula su cui la chiesetta sorge. Solo un elemento squisitamente decorativo contribuisce a vivificare l'edificio: il rivestimento policromo, con piastrelle maiolicate, del campanile e della cupola.

Nei pressi resistono ancora la fontana della Maruzza, posta in quei pressi già nel XVI secolo, poi smontata e solo di recente ricomposta, e



Foto 48 Chiesa di S. Maria in Portosalvo



Foto 49 La chiesa di S. Maria in Portosalvo,
con i garages del Genio Civile

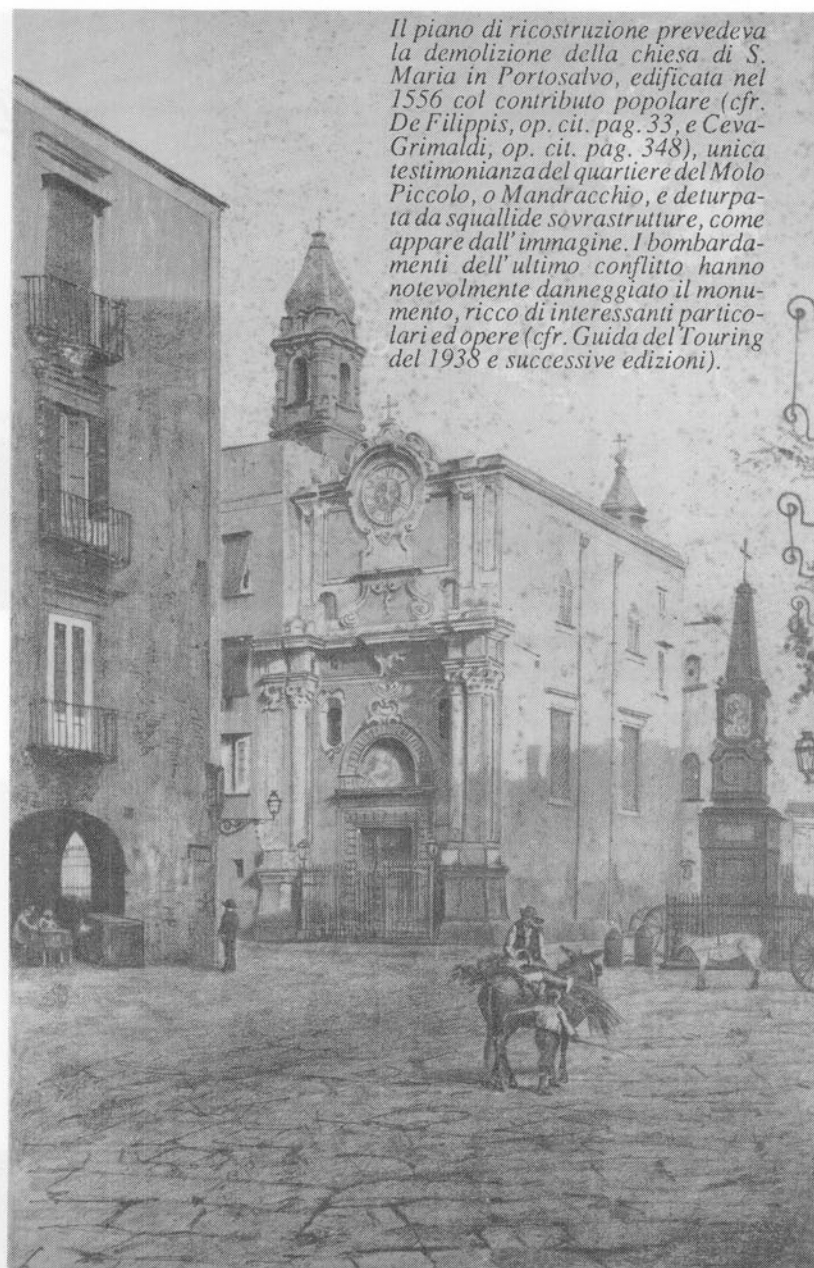


Fig. 21 Chiesa e Piazza di S. Maria in Portosalvo (da R. D'Ambra, op. cit.).

l'obelisco di piperno con medaglioni di marmo bianco (Foto 50), l'unico superstite dei molti che, dopo la tragica fine della Repubblica Partenopea del 1799, il cardinale Ruffo fece elevare in più punti della città, negli stessi luoghi in cui i patrioti avevano eretto gli alberi della libertà. Il monumento non è stato rimosso, ma il largo che lo circondava - come appare dall'immagine del D'Ambra - è stato pressoché interamente destinato al traffico veicolare. Ed è già un caso fortunato che l'obelisco non sia finito in qualche deposito comunale, secondo un costume in voga durante il Risanamento; oppure non sia stato posto al centro di un qualunque giardino, in dispregio di ogni ragione storica.

Ai tempi del Risanamento, non furono certo infrequenti le controversie fra la Commissione dei Monumenti e il Comune; si è già ricordata, ad esempio, la diversità di pareri manifestatasi a proposito della fontana del Nettuno di piazza della Borsa. Un episodio analogo può essere citato a proposito della nuova sistemazione della fontana della Sellaria, eretta intorno al 1650 nel popolare quartiere Pendino. La fontana era collocata nella piazza omonima, altro punto vitale della Napoli pre-risanamento, più volte teatro di vicende storiche. Sostituita la vecchia con la nuova piazza Nicola Amore, alterata irrimediabilmente la preesistenza locale, la fontana fu rimossa, per poi essere collocata, nel 1903, nell'angusto

La liberazione del monumento dalle posteriori aggiunte ingiustificabili, come i garages fatti costruire dal Genio Civile, ha messo in evidenza il bell'obelisco di piperno che ancora, malgrado tutto, resiste. Si tratta di un pezzo notevolmente interessante eretto nel 1799 a ricordo del ritorno dei Borboni, è decorato da tre medaglioni marmorei con la Madonna, S. Antonio da Padova (per la vittoria dei realisti il 13 giugno), S. Francesco di Paola (patrono dei calabresi che formavano il grosso delle truppe del card. Ruffo), S. Gennaro (prima sospettato di proteggere i repubblicani, poi riabilitato), e tracce di simboli di supplizi ed epigrafi. (cfr. Guida del Touring del 1938 e successive edizioni).



Foto 50 Obelisco presso la chiesa.

spiazzo antistante il Grande Archivio, con un criterio discutibile (Fig. 22) (Foto 51). La Commissione Provinciale dei Monumenti, invece, ne aveva auspicato la collocazione nei giardini di piazza Cavour, nell'intento - onesto, ma non certo felice e giustificabile in sede critica - di inserirla in un ambiente di maggiore respiro.

Il libro del D'Ambra è letteralmente costellato di accorate proteste contro il vandalico sistema dell'asportazione di innumerevoli, modesti monumenti - senza alcun preventivo studio - e del loro abbandono nei depositi comunali. Questi ultimi lasciavano entrare assai più monumenti di quanti non ne lasciassero uscire; anzi, gli esempi in questo senso sono rarissimi. Si può citarne uno: per interessamento della Commissione dei Monumenti, fu riesumata da quegli stessi depositi la fontana del Sebeto, eretta per volere del viceré Manuel Zunica y Fonseca nel 1635, al termine della discesa del Gigante (l'attuale via Cesareo Console), presso la chiesa di S. Lucia. Rimossa nel 1820, essa fu ricollocata a Mergellina nel 1902, restituendo così alla luce le interessanti e rare sculture del giovane Carlo Fanzago, figlio del celebre architetto (Foto 52 e 53).

Di più ampia portata, la controversia sorta a proposito della chiesa e delle catacombe di S. Aspreno. Allorché fu iniziata la bonifica del quartiere, la citata Commissione pensò di isolare il complesso delle fabbriche civili che vi si erano andate accostando, ripristinando così anche l'abside. A ben altra sorte sembrò destinato il monumento, allorché, in sede di progettazione del nuovo edificio della Borsa, prospiciente la piazza omonima, fu avanzata l'idea di demolire la chiesa e di trasportarla altrove. A tale progetto si oppose energicamente la Commissione, dimostrando non solo la necessità di conservare il monumento, ma anche l'impossibilità di rimuoverlo, a causa dell'interesse storico della ubicazione. Singolare - non altrimenti si potrebbe definirla - fu poi la soluzione adottata. Infatti, rinunciando ai primitivi propositi dell'isolamento della cappella, o della sua demolizione, la si inglobò nel nuovo edificio della Borsa, creandovi un ingresso laterale. Tanto sul piano più strettamente urbanistico, che su quello della sistemazione architettonica, la validità di una simile soluzione sembra assai dubbia. In effetti, l'inserimento della cappella nel nuovo edificio determinò una vera e propria mimetizzazione della sua presenza architettonica, con soluzioni assai discutibili.

La strada del Sedile di Porto, su cui dava l'ingresso appunto alla chiesa di S. Aspreno, era la terza arteria orientata est-ovest del quartiere di Porto, di cui si è detto precedentemente (Fig. 23). Meno ampia delle due già descritte (la strada del Piliero e quella di Porto), aveva peraltro pari



Fig. 22 La fontana al Pendino nella sua originaria ubicazione
(da R. D'Ambra, op. cit.)



Foto 51 L'odierna ubicazione della fontana al Pendino nei pressi del Grande Archivio.

È noto come, nella storia delle fontane napoletane, il trasferimento costituisca per ciascuna una inevitabile vicissitudine (cfr. De Filippis, op. cit.). Una dimostrazione particolarmente chiara della inaccettabilità estetica oltre che storica di tale criterio, è offerta dalle due immagini riportate. Si noti quanto più felici siano, nel primo caso, i rapporti volumetrici del complesso e l'ubicazione appartata del monumento, e come quest'ultimo invece sia attualmente ridotto, da presenza dominante, ad elemento accessorio.



Foto 52 La fontana del Reuccio a Monteoliveto.

Sola eccezione monumentale - che appunto ... conferma la regola - la fontana del Reuccio che conserva tuttora la collocazione originaria, e che però ha anch'essa corso il rischio di essere trasferita, in piazza Trieste e Trento. Eretta nel 1668, è opera dell'architetto Donato Cafaro; il Reuccio effigiato è Carlo II re di Napoli e ultimo re asburgico di Spagna.

L'interesse del monumento è notevolissimo (cfr. anche De Filippis, op. cit. pag. 20), non solo sul piano storico, ma anche perchè si tratta di una delle poche opere superstiti, a Napoli, dello scultore Carlo Fanzago. Dedicata al fiumicello reso celebre dai versi di Virgilio (cfr. Eneide, libro VII), di Giunio Columella, di Papinio Stazio, e più tardi del Pontano e del Sannazzaro, la fontana sorse nel 1635 vicino alla chiesa di S. Lucia, alla fine della strada del Gigante. Rimossa dopo il 1829, smontata e depositata nei magazzini municipali, la fontana ebbe nel 1902 l'attuale collocazione, per interessamento della Commissione Provinciale dei Monumenti.



Foto 53 La fontana del Sebeto a Mergellina.

importanza nella vita cittadina; anche urbanisticamente la sua situazione era assai interessante, giacché, con la piazzetta di Porto e la Calata del Cerriglio, essa costituiva una sorta di linea di demarcazione tra il quartiere popolare ed il nucleo storico, posto sulla collina a settentrione. Anche dal punto di vista della circolazione, si trattava di un punto chiave, giacché era la via più breve e comoda per scendere verso oriente da via Toledo e dal Museo, il cui carattere di centro dell'organismo urbano andava progressivamente accentuandosi.

La Piazzetta di Porto, benché l'intervento del Risanamento l'abbia interessata solo in parte, ha tuttavia perso completamente il proprio carattere.

La sostituzione ambientale operata, si è andata esplicando anzitutto attraverso un'alterazione dei rapporti dimensionali, e inoltre attraverso variazioni sensibilissime della preesistenza sociale. Infatti, mentre in origine questa piazza era appena più larga delle strade che ivi confluivano, oggi con la ricostruzione della cortina di edifici prospicienti un lato di essa, questo rapporto dimensionale è scomparso.

L'apertura di via Sanfelice ha determinato la dispersione e l'allontanamento di attività tipiche, che caratterizzavano la zona.

Essi non erano che grandi sale o portici, ove si radunavano i principali delle rispettive contrade, per trattarvi affari pubblici e privati, e anche vi si raccoglievano i cittadini per semplice trattenimento o diporto". Allorché, nel 1799, i Sedili furono aboliti e per l'Amministrazione della città fu nominato il regio Senato Municipale, questi edifici che, oltre ad avere una dignitosa espressione architettonica, avevano goduto di un'attenta manutenzione per la eminente funzione cui erano destinati, vennero trascurati completamente.

Il Sedile di Porto era tra i maggiori della città, nonché fra i più antichi: fu infatti fondato da Carlo I d'Angiò, sotto il cui regno, com'è noto, la zona ebbe notevole sviluppo. Nel 1885 (come appare dalla Fig. 24) di esso rimaneva un solo arco, inserito in un edificio per abitazione, e ridotto quindi alla condizione di un supportico, non molto dissimile dagli altri della zona.

L'ampliamento della strada ne determinò la definitiva demolizione, e così andò distrutta l'ultima traccia del monumento, il cui arco superstite recante ancora in chiave i gigli di casa d'Angiò, era fra le pochissime opere di età angioina ancora esistenti.

La strada di Mezzocannone, sulla quale affacciano gli edifici universitari, venne ampliata dal Risanamento, e nella nuova sistemazione andò distrutta la fontana del "Re di Mezzocannone". La statua che la coronava raffigurava Alfonso II d'Aragona, ma era di tale pessima fattura, e così mal proporzionata e tozza, che l'appellativo di "Re di Mezzocannone" era nell'uso popolare attribuito scherzosamente a chi volesse darsi arie di importanza (Fig. 25).

All'ingresso dell'edificio universitario, costruito nel 1921, fu montato il portale del palazzo Pappacoda, demolito in occasione dell'allargamento della via Mezzocannone.

In omaggio ad un equivoco estetico, si ritenne necessario riecheggiare, nel prospetto della nuova costruzione, motivi architettonici rinascimentali (Foto 55).

Più in alto, la piazza S. Domenico Maggiore (Foto 56) segna il limite tra la zona interessata dal Risanamento e il nucleo storico della Napoli greco-romana.

La situazione urbanistica, anche qui, influisce sulla caratterizzazione architettonica e la chiesa e gli edifici già presentano una maggiore dignità, come ad esempio il palazzo Brancaccio al vico Donnaromita (Foto 57).

È interessante ricordare come qui, nel 1690, venisse aperta la prima biblioteca pubblica napoletana, oggi assorbita da quella Nazionale.



Fig. 23 Strada Sedile di Porto e S. Aspreno
(da R. D'Ambra, op. cit.)

Le due stampe danno un'idea forse non abbastanza efficace di questo ambiente, di grande interesse storico (il Sedile di Porto era tra i maggiori e più antichi della città), e dalla caratterizzazione estremamente significativa perchè posto al limite tra il nucleo primitivo greco-romano e i quartieri bassi. Purtroppo, l'arco che si vede nella seconda immagine, con in chiave i gigli angioini, è andato demolito per l'ampliamento della strada in occasione del Risanamento: si è così perduto quanto restava dell'antico Sedile, uno fra i pochi monumenti napoletani di età angioina.



Fig. 24 Sedile di Porto (da R. D'Ambra, op. cit.).

Poco oltre sono la chiesa ed il convento di Donnaromita, fondato dall'imperatore Costantino. Nel 1300, furono completamente rinnovati tanto il convento quanto la chiesa; quest'ultima poi in seguito ebbe una ulteriore sistemazione, ed una veste rinascimentale, per opera dell'architetto Giovanni di Palma; attualmente i locali sono sede di Facoltà Universitarie. Analoga la sorte del convento gesuita del Salvatore, nella stessa strada (Foto 58); anche qui sono attualmente sistemati numerosi istituti universitari, una biblioteca e l'Accademia di Scienze, Lettere ed Arti. Attraverso un amplissimo portale, di grande interesse, e di cui peraltro l'angustia della strada non consente una completa visione, si accede al grandioso cortile, detto appunto del Salvatore (Foto 59), la cui costruzione, iniziata nel 1563, si protrasse assai a lungo. Qui nel 1777, cioè dopo la soppressione del convento, fu data sede stabile all'Università degli Studi, che dal 1224, epoca in cui era stata fondata, non ne aveva mai avuta una. Attigua è la chiesa del Gesù Vecchio, in origine annessa al convento, iniziata nel 1567 (Foto 60).

Per molti versi simile è la destinazione del convento di San Marcellino (Foto 61), e dell'attiguo complesso edilizio prospiciente il cortile, cosiddetto del Vanvitelli (Foto 62).

Non lontano si trova il grande complesso conventuale del monastero Benedettino dei SS. Severino e Sossio, articolato attorno a tre chiostri maggiori (Foto 63 e 64). Anche qui si è avuta una sostituzione funzionale: attualmente infatti la fabbrica ospita il Grande Archivio di Stato.

L'attigua chiesa dei SS. Severino e Sossio, prospiciente il largo omonimo, è fra le maggiori di Napoli. Del primitivo nucleo architettonico del X secolo, resta - interrata - la cappella dei Santi, rifatta anch'essa in età barocca. La nuova chiesa, iniziata nel 1490, fu interrotta, e successivamente ripresa nel 1537. La eliminazione del sagrato (Foto 65), per consentire l'apertura della strada, alterò profondamente il complesso monumentale.

Dal confronto dell'immagine del D'Ambra con la situazione attuale (Fig. 26) (Foto 66), appare chiaramente l'entità della trasformazione operata dal Risanamento: l'apertura della strada, la demolizione di una cortina di case malsane addossate al terrapieno, la sostituzione di questa con un muro continuo. In effetti, quest'ultimo potrebbe costituire, per la sovrastante mole della chiesa, un basamento più adatto, giacché la sua omogeneità può far meglio risaltare i caratteri architettonici del complesso. Tuttavia, è necessario rimarcare l'assoluta mancanza di sensibilità e di gusto, palesata nella scelta del materiale per la realizzazione.



Fig. 25 Re di Mezzocannone (da R. D'Ambra, op. cit.).
Si tratta di un'effigie, assai mal riuscita per la verità, di Alfonso II d'Aragona. Per la curiosa e ridicola fattura della statua la dizione "re di Mezzocannone", è passata ad indicare, nel linguaggio popolare, le persone da poco, piene peraltro di sussiego.

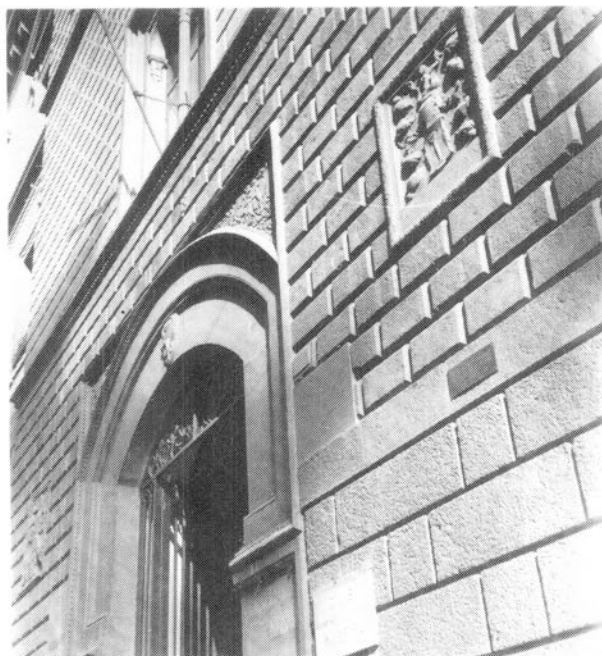


Foto 55 Il portale del palazzo Pappacoda montato all'ingresso dell'edificio universitario costruito nel 1921 a via Mezzocannone.

Si tratta di un interessantissimo pezzo quattrocentesco autentico. D'accordo con l'idea di inserirlo in un organismo architettonico vivo, non si riesce invece in alcun modo a giustificare il carattere dell'edificio, frutto del solito equivoco ambientamento, operato riecheggiando forme e schemi.



Foto 56 Piazza S. Domenico Maggiore.

La piazza S. Domenico Maggiore costituisce uno dei limiti tra la zona interessata dal Risanamento e la Napoli greco-romana, ed è stata definita "la piazza più caratteristica e più romantica della vecchia Napoli" (cfr. Gino Doria, op. cit., pag. 34). La caratteristica guglia barocca domina lo spazio, definito dai volumi dei palazzi Casacalenda - di Mario Gioffredo (1766) -, Corigliano e Sangro (dagli splendidi portali rispettivamente del '700 e '600), e della chiesa domenicana, fondata in età angioina (1289-1324), e purtroppo ignominiosamente restaurata dal Travaglini (1850-'53).

Il portale durazzesco è un significativo esempio di arco catalano. Il palazzo fu sede della Biblioteca Brancacciana, ora assorbita dalla Nazionale.



Foto 57 Palazzo Brancaccio al vico Donnaromita.



Foto 58 Via Antonio Tari



Foto 59 Il cortile del Salvatore.

Il cortile fu costruito nel 1563 per il Collegio dei Gesuiti; dal 1777 fa parte dell'Università, cui è collegato dalla bella scala del Fanzago (cfr. Galanti, op. cit. pag. 156; Ceva-Grimaldi, op. cit. pag. 332). L'estrema sobrietà dei particolari, la felice scansione dei vuoti e dei pieni, creano un ambiente di notevole suggestione.



Foto 60 Chiesa del Gesù Vecchio.

Anch'essa in origine annessa al convento dei Gesuiti, l'attigua chiesa del Gesù Vecchio - costruita su disegno di Pietro Provedi (cfr. Galanti, op. cit. pag. 156; Ceva-Grimaldi, op. cit. pag. 332) tra il 1564 e il 1612 - contiene alcune opere notevoli di Marco Pino, Cesare Fracanzano, Matteo Bottiglieri, Fanzago, Solimena e De Mura.

Uno dei motivi dominanti nell'edilizia napoletana era costituito dal muro di tufo, intonacato per lo più con colori chiari, e spesso ingentilito da stucchi di derivazione barocca. Riesce pertanto difficile comprendere la preferenza accordata, nella realizzazione dei lavori del Risanamento, ai manufatti in mattoni, (Foto 67). Valga per tutti l'esempio del ponticello ad arco ribassato, presso il Grande Archivio (Foto 68), in muratura di mattoni a vista, con cornici di pietra lavorata e balastra in ghisa, che somiglia straordinariamente a quei ponticelli ferroviari che il gusto e la tecnica della stessa epoca andavano disseminando un po' dappertutto nel Paese.

L'esempio citato non costituisce un caso eccezionale; di frequente, soluzioni quali cavalcavia e gradonate si resero necessarie per superare quei dislivelli che le colmate del Risanamento non riuscivano ad annullare. In proposito, c'è da osservare come la topografia napoletana fosse allora assai più varia di quanto non appaia ora: certamente quindi meno adatta al traffico veicolare. Le colmate determinarono un'alterazione qualitativa abbastanza sensibile del tessuto edilizio e viario, non solo modificando il quadro prospettico cittadino, ma soprattutto sostituendo ad una città creata per il movimento pedonale, una nuova città più adatta alla circolazione dei veicoli. Naturalmente, di queste trasformazioni risentirono in differente misura i singoli complessi edilizi, o monumenti, a seconda delle specifiche circostanze. La chiesa di Portanova, ad esempio (Fig. 27) (Foto 69), aveva in origine una doppia gradinata sul prospetto, e rimaneva quindi sopraelevata rispetto al livello stradale. La colmata modificò la situazione del fronte, facendo scomparire le sottostanti botteghe. Nella stessa piazza di Portanova sorgeva il Sedile di Portanova, ivi trasferito nel 1723 dalla vecchia sede, fondata da Carlo I d'Angiò, nei pressi del Palazzo Mormile. Dall'altro lato della piazza, in una strada completamente rinnovata dal Risanamento, vi è la chiesa di Spinacorona e la fontana omonima.

Tutta la zona descritta (l'area adiacente la piazza di Portanova), si trovava sul prolungamento della via Sedile di Porto, e cioè lungo una delle principali direttrici di traffico - con tutti i vantaggi che ciò comportava - ed era abitata da numerose famiglie influenti; il Sedile di Portanova, infatti, come quello di Porto, era non solo fra i più antichi, ma anche fra i maggiori della città. L'apertura del corso Umberto I, col conseguente spostamento di traffico, ma soprattutto la costruzione del nuovo edificio dell'Università, che tagliava il collegamento tra Portanova e il Sedile di Porto, isolarono la zona. Quest'area è oggi tranquilla e nello stesso tempo squallida, a ridosso della collina, a cui è legata solo da gradonate, chiusa



Foto 61 Chiostro di S. Marcellino.

Tra i complessi napoletani, quello di S. Marcellino è senz'altro uno dei più singolarmente suggestivi. Nel cuore della Napoli medioevale, su quel colle di Monterone dove era il palazzo dei duchi, esso costituisce, con la propria nobile architettura ed il bel giardino interno, un'autentica sopravvivenza Zeitlose.

Il vicino cortile è noto soprattutto per le linee armoniose dell'Oratorio della Scala Santa di disegno vanvitelliano.



Foto 62 Cortile di Vanvitelli a S. Marcellino.

Altro complesso conventuale notevole è quello costituito dal monastero benedettino dei SS. Severino e Sossio, con la chiesa e i tre chiostri maggiori.



Foto 63 Chiostro marmoreo dei SS. Severino e Sossio.



Foto 64 L'albero di S. Benedetto in uno dei chiostri dei SS. Severino e Sossio.

L'immagine mostra, in uno dei chiostri maggiori, il grande platano che si dice piantato da S. Benedetto; sotto il portico, ora murato, sono i venti affreschi del Solario con scene della vita del Santo (cfr. Galanti, op. cit. pag. 112).



Foto 65 Chiesa dei SS. Severino e Sossio.

Ha origini antichissime; fondata nel 902 dai benedettini fuggiti dal Castello Lucullano, fu rifatta dal Di Palma tra il 1490 e il 1537; la cupola, ripresa da un disegno del Mormando, è di Sigismondo Di Giovanni. Danneggiata da un terremoto, fu restaurata nel 1737 da Giovanni Del Gaizo. L'altare e la balaustra sono del Fanzago; il sagrato, con balaustre in piperno e marmo bianco, è opera di Giambattista Nauclerio. L'immagine pone in risalto i suggestivi valori chiaroscurali del fronte, in cui il piperno e gli stucchi intonacati giocano in una gradevole e ricca varietà di toni e di superfici.



Fig. 26 Gradoni di SS. Severino e Sossio (da R. D'Ambra, op. cit.)



Foto 66 Gradoni dei SS. Severino e Sossio dopo l'intervento del Risanamento.

Il confronto tra le due immagini mostra, più chiaramente di qualsiasi analisi filologica, l'entità della trasformazione operata dal Risanamento. Purtroppo, l'adozione di un materiale - il cotto - del tutto estraneo alla tradizione edilizia napoletana, ha irreparabilmente compromesso l'effetto della sostituzione della fila di case malsane col muro continuo, che avrebbe potuto essere interessante.



Foto 67 Le rampe dei SS. Severino e Sossio.

Anche qui, la soluzione adottata rivela la totale mancanza di sensibilità e di attenzione ai valori tradizionali, di gusto in tema di toni, colori, superfici.

Non si tratta di un esempio sporadico. Manufatti di questo genere sono stati realizzati, col Risanamento, in tutta l'area interessata. La loro somiglianza con analoghe realizzazioni, opera delle FF.SS., è innegabile quanto sinistra.



Foto 68 Il ponte di S. Severino in mattoni.

dagli edifici universitari ad occidente, e tutt'intorno delimitata da grandi strade che polarizzano le attività.

Il quartiere opposto a quello di Portanova, dall'altro lato del Rettifilo, ebbe modo di inserirsi rapidamente nell'economia cittadina, dopo che la situazione urbanistica preesistente al Risanamento venne completamente sconvolta. L'antica toponomastica, attribuita alle nuove strade, non fa che accentuare la profonda modificazione subita dalla fisionomia del quartiere. La strutturazione preesistente era analoga a quella del quartiere Porto già descritto, caratterizzato dalla presenza di strade specializzate, di vicoli tortuosi e di supportici: nel complesso, una situazione urbanistica che sotto certi aspetti, e per minime differenze, poteva essere ritenuta migliore di quella precedentemente descritta. Spiccavano, per numero e per importanza, i laboratori e le botteghe degli orefici, che addirittura avevano dato il nome popolare della zona, la cui stessa vastità, di riflesso (da Portanova fino alla Loggia di Genova, e di qui fino al prolungamento di via Duomo), indica quanto rilevante fosse tale attività nel quadro generale dell'economia napoletana. Il cuore del quartiere era costituito dalla piazza degli Orefici, interamente compresa in uno dei lotti del nuovo Corso Umberto I, e per così dire sostituita da un'altra piazzetta, più a mezzogiorno, che ebbe lo stesso nome e in cui effettivamente si trasferirono



Fig. 27 Chiesa di Portanova (da R. D'Ambra, op. cit.)

La fabbrica ha notevole interesse storico, perché già dal IX secolo viene ricordata come S. Maria in Cosmedin, che si vuole fondata da Costantino nel 304 (cfr. Galanti, op. cit. 111; Ceva-Grimaldi, op. cit. pag. 411). Rifatta nel '600 dai Barnabiti, subì col Risanamento una notevole modificazione, attraverso la colmata che eliminò la scala a doppia rampa sul fronte, come appare dalle immagini riportate. Naturalmente ciò ha modificato in misura sensibile i rapporti della facciata; a loro volta poi sono mutati nel tempo quelli tra la chiesa e gli edifici adiacenti, così che è lecito parlare di una sensibile alterazione ambientale.



Foto 69 La chiesa di Portanova.

poi gli orefici (Foto 71). La Loggia di Genova, della quale ancor oggi si conserva il nome in una strada, sboccava nella piazzetta della fontana della Pietra del Pesce (Fig. 28). Dal vicoletto sul fondo si accedeva direttamente alla marina ed alla spiaggia: la configurazione spaziale aveva una compiutezza che il Risanamento mutò completamente.

La piazzetta ebbe più ampia visuale sul mare, con un disegno che gradatamente va allargandosi all'interno. La fontana fu spostata più a nord e gli edifici ricostruiti "ex novo".

Tra il quartiere di Portanova e quello degli Orefici, il limite era costituito da una via sottile ed irregolare, detta della Giudeca Grande, sede della colonia ebraica, un tempo assai numerosa e compatta. Comunque già da secoli la colonia ebraica era stata dispersa, nè si potevano ritrovare nel quartiere quei caratteri che altrove distinguono i ghetti ebraici.

Scrivono il Galanti che "...questa contrada nei tempi antichi era mare, ed oggi è un vero labirinto per la cattiva costruzione degli edifici, per l'irregolarità e strettezza delle strade e per un popolo numeroso dedito alle arti ed alle manifatture. Qui sono le piazze degli Orefici, dei Gioiellieri, de' Berrettari, de' Calzettai, de' Mercanti. Vi è pure la Giudeca abitata prima dagli ebrei, oggi da venditori. Le strade degli Armieri e de' Lanzieri, abitate oggi da negozianti di panni, ritengono un nome che mostra le arti per le quali erano prima destinate".



Addossata al fianco dell'antica chiesa di S. Caterina di Spinacorona, già nel 1498 esisteva una fontanina che in seguito il vicerè don Pedro de Toledo fece restaurare. Il soprannome popolare, irriverentemente esteso anche alla chiesa, nacque appunto dalla sirena, con cui la fontana fu adornata in occasione di questo restauro (cfr. De Filippis, op. cit. pag. 10).

Foto 70 Fontana delle zizze.



Foto 71 Gli orefici di Via degli Orefici

Centro vitale del quartiere era la piazza della Selleria, compresa entro la cerchia urbana già nel XII sec.⁸, e detta Capo di Piazza, perché vi aveva sede uno dei Sedili. Già in epoca angioina era una fra le maggiori piazze popolari; nel XIV secolo si ebbe un sensibile mutamento nella funzionalità locale, perché al trasferimento del Sedile corrispose l'introduzione di attività che andarono via via incrementandosi fino a determinare una tipica caratterizzazione, cui corrispose l'adozione del nuovo nome - della Selleria - appunto per la presenza di numerose botteghe di maniscalchi e sellai. L'adornavano tre fontane: quella della Selleria, oggi posta di fronte al Grande Archivio; un'altra detta dell'Atlante, commessa nel 1537 da Don Pedro de Toledo a Giovanni da Nola ed oggi scomparsa; una terza, infine, più modesta delle altre due, detta dei Serpi. Più di una interessante vicenda storica, soprattutto del periodo vicereale, è legata alla piazza della Selleria.

Nel XIX secolo, come si può intuire, le attività artigianali risentivano già, se pure in varia misura, delle profonde trasformazioni in atto nel settore; tali variazioni avevano fatto sì che ai sellai si fossero sostituite forme più specificamente commerciali. Alla metà del secolo scorso la piazza aveva acquistato la fisionomia di un mercato popolare. Ancor prima del Risanamento, l'apertura della via Duomo ne aveva alterato sensibilmente la situazione; la piazza rimase divisa in due tronchi e il collegamento tra questi e la nuova strada - sopraelevata - era assicurato solo da quattro, modeste, scalette. Com'è noto, in questo caso il Risanamento operò con una sostituzione tanto radicale, da potersi a stento definire tale. Tanto diversa, infatti, è sotto ogni aspetto, la piazza Nicola Amore rispetto a quella originaria che si può ben affermare come la prima sostituisca la seconda per un semplice caso planimetrico. Della vecchia piazza della Selleria non fu conservato nè il carattere popolare, nè quello spiccatamente commerciale, derivante dalla presenza delle attività esaminate; nè si saprebbe immaginare una alterazione più profonda dei rapporti spaziali: alla prima, di forma allungata ed irregolare, si sostituisce infatti la piazza attuale, con una sistemazione geometrizzante, che denuncia chiaramente la propria derivazione dall'incrocio di due grandi arterie.

L'intera zona fu interessata dall'intervento del Risanamento, che in taluni punti si sovrappose a precedenti bonifiche, le quali però erano state volte, più che ad un miglioramento della situazione edilizia, ad una moralizzazione delle attività. Così, ad esempio, nel caso della Zecca dei Panni, del XII secolo, splendido palazzo di Pier delle Vigne, la cui curiosa denominazione composita deriva dal fatto che ivi, nel 1285, fu impiantata

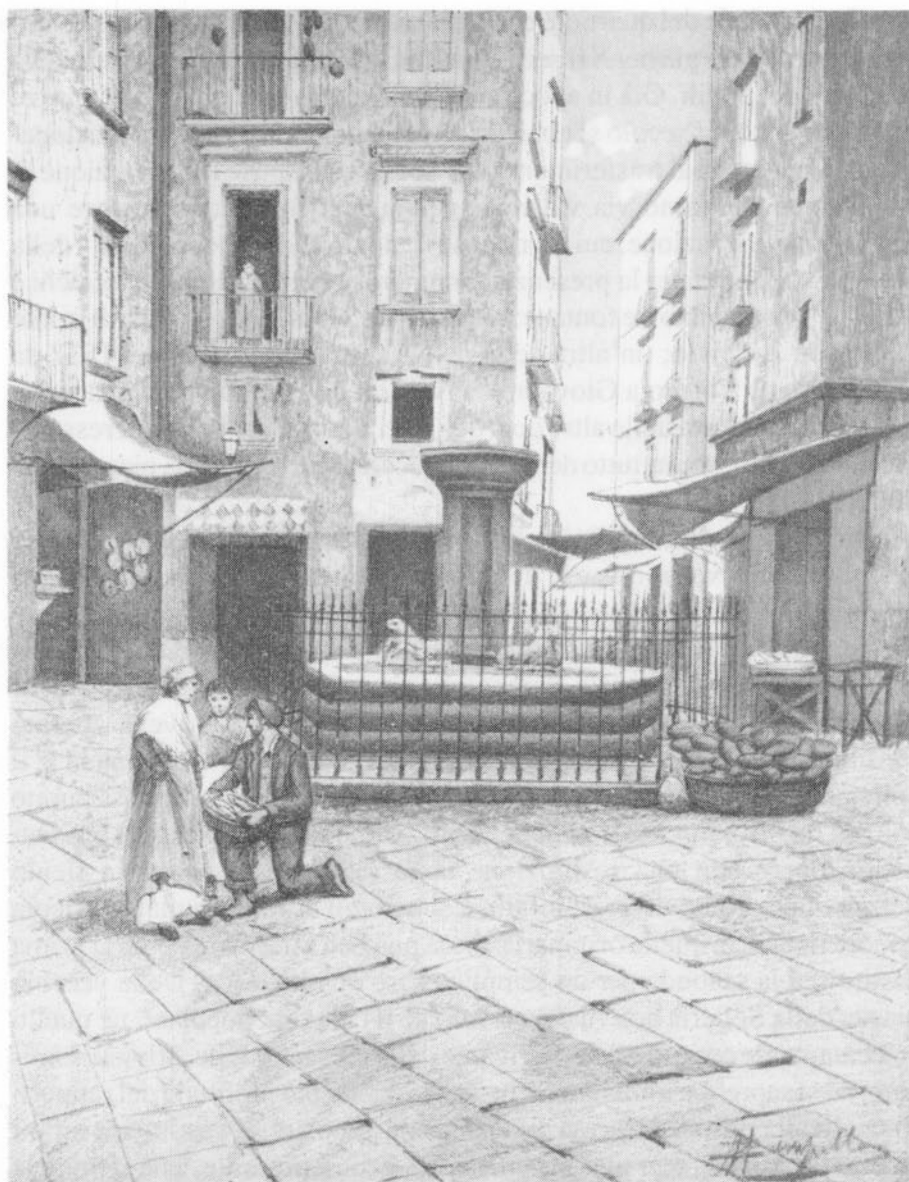


Fig. 28 Fontana della Pietra del Pesce alla Loggia di Genova
(da R. D'Ambra, op. cit.).

Questo esempio di alterazione ambientale operata dal Risanamento merita di essere sottolineato, proprio perchè si tratta di un caso tipico: di un elemento, cioè, di notevole interesse ambientale e storico, assai più che artistico. Si noti, dal confronto, come la povertà delle strutture edilizie sia divenuta squallore, come lo spazio sia stato deformato sino a smarrire ogni coerente configurazione, come, infine, la fontana stessa, parzialmente mutilata, abbia perso gran parte del proprio significato.

la Zecca di Stato, spostata poi nel 1333 presso S. Agostino (oggi appunto detto "alla Zecca"), e che ad essa subentrò poi, nel possesso dell'edificio, l'Arte della Lana. La Zecca dei Panni, quale appare dalle planimetrie del 1885, era il risultato di uno sventramento *avant la lettre*, operato nel XVII secolo. Riferisce il Capasso che "detto luogo era rinchiuso a modo di Sinagoga, che chi non ci avea che fare non potea in detta Zecca entrare ...dove di continuo si commettevano diversi peccati e che il Vicerè ordinò che come stava rinchiuso s'aprisse, e che si potesse passare dall'una parte all'altra".

Come si vede, la bonifica edilizia fu operata partendo da una preoccupazione di ordine sociale, per mettere fine ad una situazione equivoca. Sul piano urbanistico, la variazione fu rappresentata dalla destinazione a spazio pubblico di un cortile privato, il fondaco della Zecca dei Panni, che si trasformò pressoché integralmente nella piazza omonima, sulla quale dettero quindi i laboratori artigianali destinati a quella attività. I tintori, originariamente residenti nello stesso luogo, si erano poi trasferiti, invece, nell'attiguo vico dei Ferri Vecchi, occupando, già prima del Risanamento, le officine abbandonate dai fonditori artigiani. Vari segni indicano la situazione di disagio economico, caratterizzato, anche nel settore tessile, da una profonda modificazione dei rapporti e delle strutture produttive. Non lontano da Napoli, nell'agro Sarnese, erano state impiantate grandi filande che introducevano lo schema della lavorazione di tipo industriale in un settore dominato sin lì da attività artigianali. È facile intuire quanto precaria fosse la situazione dei gruppi, come quelli del fondaco citato, costituzionalmente incapaci di riorganizzarsi in forme produttive più moderne e versanti in uno stato di sempre maggiore disagio economico. L'intervento di bonifica edilizia impose, dall'esterno, una soluzione drammatica a rapporti economici anacronistici e ad una situazione igienica condannabile.

La piazza della Selleria si prolungava nella strada del Pendino, così chiamata perché lievemente in salita, anche essa a carattere spiccatamente commerciale. Lì presso erano l'edificio della Zecca di Stato (trasferito come si è già detto nel 1333 e in funzione sino al 1860), il convento di Sant'Agostino Maggiore e quello di Sant'Arcangelo a Baiano. La piazzetta antistante quest'ultimo convento subì, ad opera del Risanamento, una sensibile trasformazione. Si trattava di uno spazio di dimensioni modestissime a cui si poteva accedere solo attraverso vie tortuose e assai strette (Fig. 29).

Il monastero di Sant'Arcangelo a Baiano, antichissimo (fu fondato

anteriormente al 1000, e ampliato da Carlo d'Angiò), per la propria posizione extramurale godeva direttamente della campagna circostante; per questa ragione, la sua architettura non comprendeva quel chiostro che è l'elemento più significativo e costante della Napoli conventuale. Naturalmente, la progressiva urbanizzazione della zona chiuse il convento in una morsa edilizia, determinando una situazione igienicamente inadeguata.

L'intervento del Risanamento determinò l'apertura di due ampie strade al posto degli angusti vicoli di accesso, così che la cappella, già architettonicamente modesta nell'ambiente preesistente, perdette ogni rilievo (Foto 72). Di contro, la piazzetta di Sant'Agostino alla Zecca è stata integralmente rispettata (Fig. 30) (Foto 73). Sul fronte della chiesa, pur dimensionalmente notevole, si trova un piazzale largo pochi metri, lungo un lato del quale si scende in una piazzetta allungata, rasente il fianco dell'edificio. Singolari appaiono la mole e la grandiosità della chiesa, proprio per le particolari condizioni prospettiche, determinate dall'assenza di uno spazio antistante adeguato.

È veramente felice il caso di una così piena conservazione dell'ambiente e dei rapporti spaziali originari.

Appare chiaramente come l'angustia dello spazio disponibile non abbia mortificato l'intento di grandiosità manifestato dall'impianto architettonico.

Sembra lecito, sulla base di tale esemplificazione, pensare ad una diffusa carenza di aree edificabili nell'urbanistica napoletana barocca, ipotesi suffragata dal fatto che la scelta veniva a contraddire la tendenza, così viva allora, alla ricerca di effetti scenografici di grande respiro.

Il Risanamento lasciò inalterata la chiesa di Sant'Agostino e ne rispettò l'ambiente immediatamente contiguo, ma investì, con un lotto del nuovo Rettifilo, il convento ed il chiostro. Eguale sorte toccò a S. Maria Egiziaca, il cui complesso edilizio venne amputato, mascherando poi la mutilazione con una facciata classicheggiante. Ben più grave è l'alterazione subita da S. Pietro ad Aram, convento tra i più antichi ed illustri nella storia napoletana, privato dei chiostri ed isolato sui quattro lati. Prima del Risanamento, l'ingresso era in fondo alla via S. Candida, priva di altri sbocchi. È difficile ora valutare se le due strade arcuate realizzate fossero assolutamente necessarie; si può solo osservare che, ammessa tale necessità, la soluzione adottata, per altri versi criticabile, ha il merito di non aver alterato la caratteristica prospettiva originaria (Foto 74). Le colonne del chiostro (Foto 73) demolito, furono invece traslate nel vestibolo di Sant'Aspreno, risistemata, come si è detto, nel palazzo della Borsa.



Fig. 29 S. Arcangelo a Baiano (da R. D'Ambra, op. cit.)

L'itinerario svolto ha seguito l'intero Rettifilo realizzato dal Risanamento, alla cui linearità ed ampiezza di sede furono indubbiamente sacrificati non pochi valori, senza che ciò avesse una adeguata giustificazione urbanistica. Il taglio operato appariva del tutto avulso, nella sua geometrica astrattezza, da una realtà edilizia differenziatissima quale era quella in cui si interveniva. Da uno sguardo d'insieme al settore orientale della città, appare chiaramente come la viabilità fosse influenzata dall'orientamento della maglia ippodamea del nucleo greco-romano. Nel graduale sviluppo della città, le nuove strade conservarono sostanzialmente l'orientamento nord-sud e quello est-ovest; il Rettifilo, al contrario, concepito in omaggio al principio della necessità di collegare in linea retta due dei punti più importanti e centrali della città - Borsa e Ferrovia -, seguì un terzo orientamento, mediano fra i due. Ne risultò un tracciato arbitrario, dalla cui errata impostazione nacquero le discutibilissime acrobazie planimetriche operate per far coesistere i lotti investiti dal Risanamento, con quelli lasciati integri. I risultati sono quelli che vediamo: corpi di fabbrica con piante abnormi, e volumetrie conseguentemente assurde (vedi prec. Foto 66); o addirittura veri e propri falsi urbanistici ed architettonici, come il muro che, dipinto e stuccato come la facciata di una casa, delimita sul Corso Umberto I uno dei cortili dell'Annunziata (vedi Cap. V, Foto 14).

Si noti come il Risanamento abbia sostanzialmente alterato la presenza del fronte dell'antico monastero, mutando ad esempio il portale, che nell'immagine del D'Ambra costituisce l'elemento architettonico dominante, il leitmotiv ambientale, in un trascurabile particolare, quasi anonimo episodio nella squallida cortina edilizia dagli oggetti incombenti.



Foto 72 S. Arcangelo a Baiano dopo l'intervento del Risanamento.



Fig. 30 Chiesa di S. Agostino alla Zecca (da R. D'Ambra, op. cit.)



Foto 73 La chiesa di S. Agostino alla Zecca.

Nel panorama negativo delle alterazioni molteplici operate col Risanamento, il caso della chiesa di S. Agostino alla Zecca, rispettata anche nel suo ambiente immediatamente circostante, può considerarsi un'autentica, felice eccezione.

E, ancora, va rilevato come i programmi del Risanamento non risultassero congruenti neanche con la visione dell'epoca sui problemi della conservazione e del restauro dei monumenti. Si è rilevato già come, in quest'area, gli edifici di valore architettonico che si distinguevano erano pochissimi. Non sarebbe stato impossibile rispettare, se non l'ambiente, della cui importanza storica la cultura del tempo non era avvertita, per lo meno quei pochi singoli edifici che potevano essere a buon diritto ritenuti dei "monumenti". Salvo pochissime eccezioni, tutte queste architetture furono variamente alterate, mutilate, o compromesse. Si è già parlato dell'assurda soluzione al problema di Sant'Aspreno, ma non molto diversa è stata la sorte di S. Pietro Martire, aggregata ad un lotto di forma irregolare prospiciente il Rettifilo. Un altro lotto, anch'esso prospiciente il Rettifilo, fu addossato alla chiesa di Portanova, distruggendone il prospetto sulla Giudeca Grande, anch'essa occupata dal nuovo fabbricato. Un edificio, sempre lungo il Rettifilo, sostituì il chiostro di Sant'Agostino alla Zecca; più oltre fu sacrificata una parte della chiesa di S. Maria Egiziaca, tagliato a metà un chiostro dell'Annunziata, cancellati il chiostro e il convento di S. Pietro ad Aram.

Diversamente dalle zone sin qui descritte, il quartiere Mercato - compreso fra via Duomo, il Corso Umberto I, il Corso Garibaldi e la strada

L'immagine mostra la stessa prospettiva originaria. Interessante rilevare i caratteri architettonici opposti delle due cortine edilizie che chiudono lateralmente il quadro.



Foto 74 Chiesa di S. Pietro ad Aram.

della Marina - subì col Risanamento modificazioni modeste. Solo la fascia perimetrale, a diretto contatto col Corso Umberto I, subì una radicale trasformazione; l'intervento-tipo fu parziale e circoscritto e pertanto non vi fu una sensibile interferenza nella vita del quartiere. La percentuale degli abitanti di cui si rese necessario l'allontanamento risultò inferiore a quella delle altre zone interessate; anzi il quartiere fu meta di molti dei nuclei familiari allontanati dalle altre sezioni risanate, con la conseguenza di un superaffollamento delle abitazioni.

L'ambiente restò sostanzialmente inalterato, ma fu segnato da un generale peggioramento, sotto il profilo igienico-edilizio, con l'accentuazione della caratterizzazione di quartiere residenziale povero e sovraffollato. Contemporaneamente si ebbe un sensibile incremento delle attività commerciali e l'inizio di un processo di differenziazione tra esse.

L'apertura del Rettifilo, concentrando il commercio minuto lungo la nuova arteria principale, respinse i commercianti all'ingrosso verso l'interno del quartiere. Questi fenomeni devono essere visti nel quadro di una generale e profonda trasformazione settoriale, allora solo agli inizi. Negli sviluppi verificatisi, infatti, grandissima parte ebbero, tra l'altro, i mezzi di trasporto urbani ed extra urbani, i quali consentivano lo spostamento di gruppi sempre più numerosi di compratori (Figg. 31 e 32) (Foto

75 e 76). La trasformazione appare con ogni evidenza dall'analisi della piazza Mercato. Compresa nell'ambito urbano dalla murazione angioina, essa era in origine limitata da un informe addensamento di baracche lignee; vi giungevano a vendere i loro prodotti gli ortolani dell'agro orientale. Nel 1653, venne eretta nel centro, dal Fanzago, una grande fontana circolare, sulla quale Masaniello fece incidere il testo dei privilegi concessi dopo la rivolta. Domata la rivolta, la fontana venne smontata e i suoi pezzi reimpiegati altrove. Nell'incendio del 1781, sprigionatosi mentre venivano accesi i fuochi per la festa del Carmine, andarono distrutte le baracche lignee e fu danneggiata la cappella di Santa Croce. Dopo l'incendio, la piazza ebbe una nuova sistemazione, con un emiciclo definito da fabbriche in muratura al posto delle baracche primitive, al centro del quale fu spostata la cappella di Santa Croce. Nella stessa circostanza furono eseguite, su disegno del Securo, le due fontane ad obelisco, che nella simmetria della composizione servivano "per terminazione della piazza e per comodità di abbeverare i cavalli" (cfr. Celano, op. cit., Vol. IV, pag. 198).

Ai primi del 1900 sono evidenti i segni di un cambiamento profondo: lo spiazzo centrale non è stato ancora lastricato, ma si è già provveduto alla rimozione delle vasche per l'abbeveramento dei cavalli. Tuttavia la piazza presenta ancora un aspetto assai vivace, soprattutto commerciale, per l'alternarsi degli esercizi dei commercianti all'ingrosso e delle piccole botteghe dei dettaglianti. La trasformazione ambientale più sensibile è quella avvenuta negli ultimi cinquant'anni (Foto 78); e la componente più notevole ne è stata senza dubbio la modificazione dell'economia locale. Anche i rapporti volumetrici non sono più quelli originari, giacché un massiccio edificio previsto, fra l'altro, dal Piano di Ricostruzione, ha sostituito la cortina edilizia del lato sud, assai danneggiata dalla guerra, modificando in maniera consistente la configurazione spaziale della piazza (Foto 79).

Ad occidente della piazza è la chiesa di S. Eligio, sorta sotto Carlo I d'Angiò con l'annesso ospedale. L'ospedale era ancora in funzione nella prima metà del secolo scorso; nello stesso isolato edilizio si trovavano un convento di monache per l'assistenza ai malati ed un educando femminile: il primo tuttora esistente, il secondo sostituito da una scuola pubblica, con accesso dal chiostro. La chiesa originaria, riecheggiante il gotico francese, subì, nel tempo, parecchie trasformazioni e rifacimenti, tra cui le maggiori nel 1777 e intorno al 1840. Tuttavia l'angolo dov'è l'ingresso a S. Eligio, è fra i pochissimi, a Napoli, in cui l'atmosfera e l'ambiente



Fig. 31 S. Eligio (da R. D'Ambra, op. cit.)



Fig. 32 Piazza Mercato alla fine dell'Ottocento (da R. D'Ambra, op. cit.)

medioevali sono ancora presenti; e ciò malgrado la sostituzione degli edifici sul lato di fronte alla chiesa.

Nei pressi si trova il quattrocentesco arco dell'orologio, oltrepassato il quale è possibile ritrovare il piedistallo sul quale tempo fa era una gran testa greca, (popolarmente chiamata in dialetto *donna Marianna a' capa 'e Napole*), (Fig. 33)⁹.

L'ambiente circostante è comunque irrimediabilmente mutato. Il vicolo che conduceva alla Marina fu ampliato dal Risanamento e prolungato verso nord, lungo il chiostro di S. Eligio: così scomparve l'architiello a cavalcioni di esso, elemento fra i più caratteristici e molto frequente nell'edilizia napoletana. Anche qui l'alterazione ambientale tuttavia va ben oltre quella edilizia, avvenuta soprattutto per la sovrapposizione alla originaria destinazione residenziale, di una successiva destinazione d'uso commerciale.

Al lato opposto della piazza Mercato, si trova la piazza del Carmine, con la chiesa omonima. Esistente fin dal XII secolo, fu ampliata intorno al 1300, e ancora ampliata e trasformata in età barocca. Accanto alla Porta

Nel quartiere Porto la trasformazione determinata dal Risanamento fu assai meno radicale che nelle zone sin qui descritte. Così, monumenti come la chiesa angioina di S. Eligio, vivono ancora in un ambiente modificato, ma non totalmente trasformato rispetto a quello originario. Le modificazioni introdotte dal Risanamento riguardano in prevalenza il settore delle attività commerciali, nel quale l'apertura del rettilineo determinò sensibili migrazioni.



Foto 75 Le attività commerciali in via S. Eligio e nei pressi di Piazza Mercato.



Foto 76 Rione Mercato



Foto 77 Piazza Mercato ai primi del '900
(foto Alinari)

del Carmine, era l'omonimo castello durazzesco, iniziato nel 1382, danneggiato e poi ricostruito su pianta quadrata, in periodo vicereale (Fig. 34) (Foto 83), e teatro delle storiche vicende di Masaniello. Fu demolito nel 1906, ad eccezione dei torrioni (Foto 84), e sostituito con un nuovo edificio.

Il Castello del Carmine affacciava direttamente su quel tratto di spiaggia su cui, nel 1869, per volontà del duca di San Donato, allora Sindaco, fu costruita la Villa del Popolo "per ristoro e svago dei napoletani". L'ampliamento del porto raggiunse però in breve quella zona del litorale, e la Villa cadde in un abbandono assoluto: nel 1903 non era altro che "...un ammasso di capannoni e di luride baracche".

Tale vicenda riconduce a più gravi considerazioni sulla situazione delle aree urbane verdi di Napoli. Se l'intera città - in notevole misura per effetto delle "prammatiche" vicereali -, soffriva per la carenza di zone verdi, le zone interessate dal Risanamento presentavano condizioni di particolare gravità. Quei chiostri, che rappresentavano la quasi totalità delle aree verdi nell'edilizia urbana, erano ivi più che rari. La progressiva occupazione edilizia degli spazi verdi urbani in questa zona è confermata da moltissimi esempi. In particolare, nei pressi di piazza Mercato, dal Medioevo fino al Rinascimento, esistevano numerosi giardini attorno alle case patrizie, prima che queste si trasferissero, verso occidente. Tra i giardini esistenti nella zona, il maggiore di tutti era quello, anch'esso ora scomparso, di Diomede Carafa conte di Maddaloni, dal quale addirittura

Caso esemplare di una trasformazione anche in questo senso e la piazza Mercato, "tanto memorabile nella nostra storia, ...rinchiusa nel perimetro della città coll' ampliamento angioino circa il 1270" (cfr. B. Capasso, "La casa e la famiglia Masaniello", cit. pag. 21). In origine informe spazio limitato da baracche lignee, verso la fine del '700, in seguito ad un incendio, ebbe una nuova sistemazione, con un emiciclo definito da fabbriche in muratura.

L'importanza della piazza nelle vicende storiche napoletane è nota. Nella prima immagine, è ancora presente, sebbene attenuata, la caratterizzazione rustica originaria. Già nella seconda tuttavia si nota un cambiamento abbastanza sensibile che appare pienamente compiuto nella situazione attuale. Scomparse le baracche, gli ortolani, le vasche per abbeveratoio, una massiccia ed incombente cortina edilizia ha preso il posto dell'altra, assai più modesta, che i bombardamenti avevano distrutto, e che sarebbe stato assai meglio non sostituire affatto, riconducendo lo spazio dell'emiciclo ad una più rigorosa configurazione.



Foto 78 Piazza Mercato negli anni '60



Foto 79 Le costruzioni di piazza Mercato negli anni '60.



Foto 80 Chiesa di S. Eligio.

I bombardamenti dell'ultimo conflitto hanno messo in luce le primitive strutture gotiche della chiesa, prima mascherate da rifacimenti e restauri sette-ottocenteschi.



Foto 81 Portale della chiesa di S. Eligio (XIII sec.).

Intatto invece, fortunatamente, si conserva il bel portale ad arco acuto, del 1200. Ancora piuttosto ben conservato, infine, malgrado i restauri del secolo scorso, il quattrocentesco arco dell'orologio, di cui il piano di ricostruzione del 1951 prevedeva la demolizione.



Fig. 33 Capo di Napoli (da R. D'Ambra, op. cit.)



Foto 82 Il basamento di Donna Marianna.

Perchè donna Marianna "a capa e Napole"? Non importa. Importa invece che donna Marianna, allontanata per restauri, non sia più ritornata al suo posto, che il vicolo sia stato allargato e demolito l'architiello; importa infine che tutto ciò, unitamente ad una trasformazione funzionale da residenziale a commerciale, abbia profondamente alterato un ambiente ricco di significato.

quei luoghi traevano il nome di orto del conte. Dapprima per il completamento della murazione aragonese, poi per la migrazione delle case patrizie, questi giardini, una volta abbandonati, scomparvero completamente.

Alcune immagini riproducenti rispettivamente alcune case sulla via Marina dell'Arco all'Aceto e del Mercato a Basso Porto (Foto 85 e 86), possono servire per una più precisa caratterizzazione sulla situazione edilizia napoletana pre-risanamento. Si osservi, intanto, come l'intero complesso volumetrico appaia articolato da vari elementi giustapposti per lo sfruttamento del muro in comune e del preziosissimo spazio edificabile.

Questa "anarchia" edilizia, spesso vista unicamente in funzione del colore locale, cui essa peraltro contribuisce in misura sensibile, dimostrava, ad una analisi più puntuale, una drammatica povertà di mezzi economici, contrapposta ad una insolita ricchezza e varietà di mezzi espressivi, dei quali il quadro dell'edilizia napoletana era ricchissimo. La giustapposizione di volumi semplici, vivacemente caratterizzati dal punto di vista cromatico, sono movimentati da episodi strutturalmente interessanti, come le sequenze di archi, generalmente a tutto sesto e da originali particolari decorativi, spesso realizzati con la spregiudicata utilizzazione di materiali poveri.

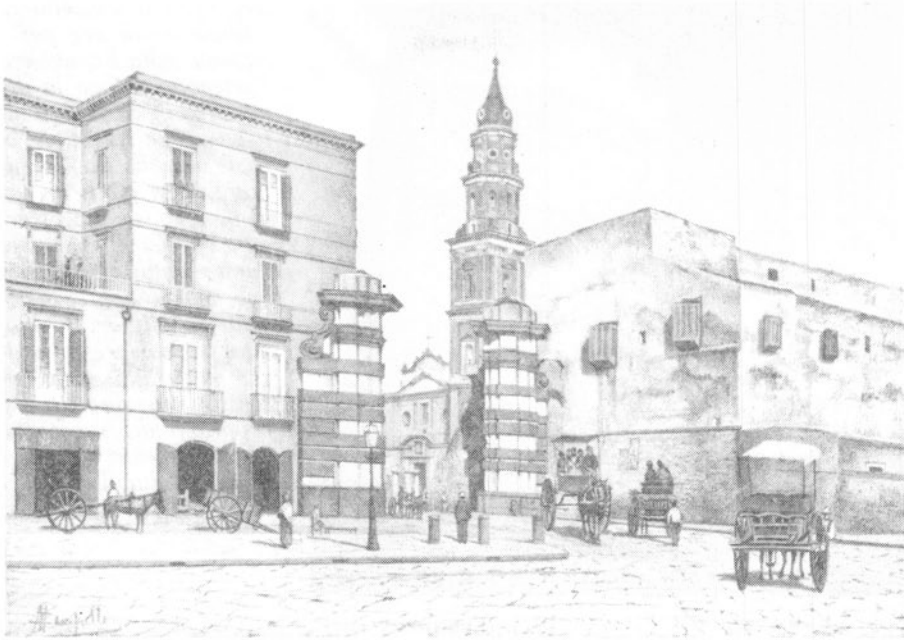


Fig. 34 Porta del Carmine (da R. D'Ambra, op. cit.)

Accanto alla Porta del Carmine, era l'omonimo castello durazzesco: in origine costituito da un torrione, detto sperone, eretto da Carlo III di Durazzo (1382), ampliato successivamente nel 1386 e da Ferdinando I nel 1484, quasi abbattuto nel 1566 da un torrente di acque meteoriche. Ricostruito su pianta quadrata dal viceré Perafan de Ribera, ebbe notevole parte nelle vicende della rivoluzione del 1647. Nel 1662, il Picchiatti ed il Cafaro lo ricostruirono con cortine bastionate. Fu demolito nel 1906, e rimane ora la sola torre aragonese, detta torre Spinella - da Fr. Spinelli - incorporata nel nuovo magazzino militare.

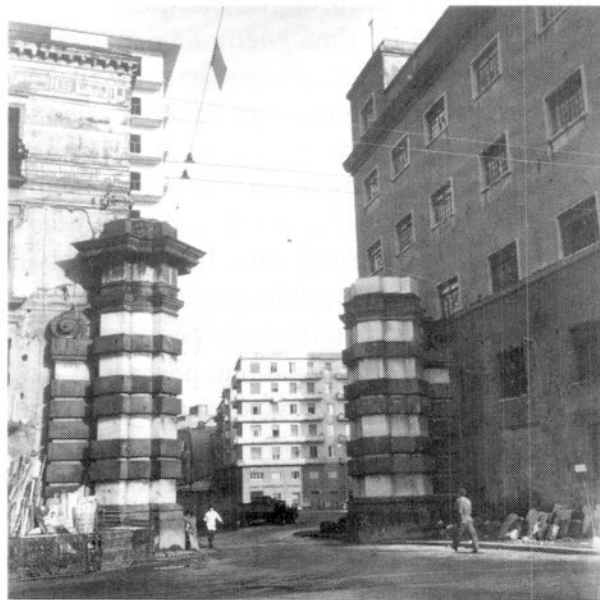


Foto 83 Porta del Carmine negli anni '60.



Foto 84 I torrioni del Castello del Carmine.

Nel 1799 il Castello fu adibito a carcere per i patrioti della Repubblica Partenopea; dopo la demolizione, è stato sostituito da un edificio adibito in parte alla sussistenza militare, e in parte ad usi civili. Il Castello del Carmine dava direttamente su questo tratto di spiaggia ove, nel 1869, sorse la cosiddetta Villa del Popolo, nata per ovviare in qualche modo alla grave carenza di aree verdi urbane rappresentate pressoché esclusivamente dai giardini conventuali, privati.

Il Risanamento sostituì quasi per intero la fascia edilizia adiacente la Marina con nuovi edifici, destinati a diverse categorie sociali e ad esercizi commerciali. Peraltro, oggi anche questa prima sostituzione non è che un ricordo, perché l'ultima guerra ha danneggiato irreparabilmente questa cortina (Fig. 35). Analoga sorte ha subito il quartiere di Borgo Loreto che era periferico e di formazione relativamente recente.

L'espansione urbana si era fermata per secoli di fronte alle paludi orientali, alla murazione aragonese e soltanto nel XVIII secolo si erano create le due appendici del Borgo Loreto ad un estremo, e del Borgo Sant'Antonio Abate dall'altro. In seguito la bonifica prima e la creazione delle linee ferroviarie e delle grandi strade di comunicazione, nonché l'incremento della zona industriale poi, impressero alla zona orientale della città un ritmo di sviluppo molto più rapido. La linea che costituì il limite della città per secoli, corrispondente alla murazione aragonese, è ancora perfettamente individuabile, malgrado la vandalica sostituzione in più punti, o la inconsulta sovrapposizione edilizia, ancora più deplorabile (Foto 88). La cinta muraria appare con evidenza dalle mappe pre-risanamento, giacché piuttosto che abbatterle, si era preferito quasi sempre utilizzare le vecchie strutture, adattandole in ogni modo; più facilmente distinguibili sono le torri circolari, in gran parte conservate dal Risanamento.



Foto 85 Le case del Mercato a Basso Porto (foto Alinari).

Carenza che si riflette anche in note addirittura patetiche, come le "teste" sui davanzali ed i balconi delle case napoletane, anche nei rioni più poveri, nelle abitazioni più disagiate.



Foto 86 Le case di via Marina (foto Alinari)



Fig. 35 Marinella (da R. D'Ambra, op. cit.)

In proposito si esaminano due esempi di sovrapposizione edilizia di epoca differente. La prima, più antica, sta all'angolo della Salita di Pontenuovo con la Via C. Rossaroll, e sembra nel complesso accettabile: un muro nudo e prevalentemente pieno, con un coronamento ad archetti, è accostato alla modesta e graziosa torre campanaria della chiesa di S. Giacchino. Gratuita e scorretta è invece la seconda soluzione, che ha incamerato in un blocco edilizio, prospiciente piazza Garibaldi, una torre aragonese cui sono state sovrapposte una decorazione a stucco vagamente classicheggiante ed una teoria di finestre.

Per quanto riguarda la murazione aragonese, si può intanto osservare come sia possibile ancora seguirne interamente il percorso dal Forte del Carmine fino a Porta Nolana, e, dopo una interruzione dovuta agli sventramenti eseguiti dal Risanamento, riprenderne il filo a Porta Capuana, nei cui pressi i resti sono più evidenti, e seguirla lungo la via Rossaroll fino all'angolo di via Foria, dove purtroppo si disperde. Nella trasformazione succeduta all'abbandono delle mura è significativa e di particolare interesse la sottile striscia edilizia fra la chiesa del Carmine e Porta Nolana, sovrappostasi perfettamente alla pianta muraria. A parte alcune recenti sostituzioni, anche nello sviluppo verticale si è ripetuta la dimensione primitiva delle mura. Immediatamente a ridosso di queste, verso



Foto 87 L'inizio della Marittima a seguito del Piano di Ricostruzione.

Ne è nato il noto assurdo piano di ricostruzione realizzato solo in parte, che accentua la densità edilizia in zone, come il Borgo Loreto, a funzionalità nettamente residenziale. Qui in particolare le abnormi volumetrie, la inconsulta sovrapposizione edilizia, raggiungono espressioni inaccettabili.

L'interno della città, come era buona norma militare, si snodava una strada ancor oggi esistente e dal nome chiaramente indicativo: via Soprammuro a Porta Nolana. La fisionomia dell'ambiente attuale costituisce un raro esempio di sopravvivenza ottocentesca: si ritrova, in effetti, pure se solo in parte, quel colore e quell'atmosfera che erano, come si è osservato a proposito della strada di Porto, caratteristici dell'ambiente napoletano. Infatti il valore ambientale risiedeva, non solo nella anarchia edilizia, nella vivacità degli intonaci, nei suggestivi controluce e penombre - tutti elementi accessori - ma soprattutto, nella vivace partecipazione umana, cioè nella presenza di fattori che nessun provvedimento "artificiale" di conservazione può perpetuare.

Un'opera di notevole interesse, compiuta precedentemente al Risana-mento, fu l'apertura, tra il 1867 ed il 1877, della via Duomo. Al posto di uno stretto vicolo - un cardo della trama greco-romana - fu creata la grande arteria per raggiungere agevolmente, dalla via Foria, la Marina. Indiscutibilmente, nel quadro della insufficiente viabilità urbana, l'apertura di via Duomo fu un provvedimento valido.

Purtroppo l'opera rese necessari numerosi adattamenti di edifici di notevole pregio. Fra tutti, merita di essere ricordata la demolizione e rico-

Qui il limite urbano dell'età aragonese è chiaramente individuabile per la presenza parziale della murazione, posta in evidenza soprattutto dalla cartografia pre-Risanamento, e in particolare delle torri. Naturalmente il rapporto tra queste e le posteriori strutture non si articola secondo moduli costanti.



Foto 88 Torri a Nolana.

struzione a filo della nuova strada del Palazzo Como al Pendino, fra i più insigni nella storia dell'architettura napoletana (Fig. 36). Attualmente esso ospita, con una destinazione funzionale perfettamente compatibile con i caratteri dell'organismo architettonico, il Museo Civico Filangieri.

Purtroppo, mentre tale palazzo ha potuto essere conservato, sia pure con una soluzione di ripiego, è andata perduta invece la bella strada barocca sul fronte della chiesa di S. Severo. Per quel che riguarda la caratterizzazione edilizia, si può osservare come, tranne qualche eccezione, la nuova facciata del Duomo e degli edifici attigui di civile abitazione non presentino sensibili differenze rispetto a quelli che più tardi il Risanamento costruì nella parte a sud, il che significa che essi rappresentavano, in sostanza, l'immagine architettonica della cultura dell'epoca.

La sistemazione della via Duomo non indusse variazioni sensibili nella maglia preesistente e soprattutto non determinò i tipi anomali di lottizzazione che abbiamo visto essere necessari per il Rettifilo. Inoltre, il rapporto urbanistico, tra la nuova strada ed i tre "decumani" ortogonali, non venne alterato, grazie al loro opportuno inserimento.

In questa stessa zona, durante il Risanamento, venne ampliato il vico Zite; intere facciate e isolati del vico Scassacocchi, del vico della Pace e

La piazza, oltre a rappresentare un fallimento sul piano del gusto, per l'insulso orecchiamento di schemi di importazione, costituisce anche, notoriamente, un insuccesso urbanistico sul piano funzionale.



Foto 89 Piazza Garibaldi.

del vico S. Maria ante Saecula vennero ricostruiti, conservando pressoché inalterate le sedi stradali (Foto 90 e 91).

Un'analisi attenta merita l'ambiente intorno alla porta Capuana. Ad occidente si staglia la grande mole di Castel Capuano, iniziato da Guglielmo il Normanno nella seconda metà del XII secolo. Per più anni residenza reale, nel 1540 fu trasformato in Tribunale per ordine di don Pedro de Toledo e ancor oggi conserva tale destinazione. Può essere interessante notare come la via Pietro Colletta, che costituisce il miglior collegamento fra la zona ed il resto della città, non fosse prevista nel progetto originario del Risanamento; solo più tardi se ne riconobbe la necessità, e fu costruita nei primi anni del '900. Di fronte è la chiesa rinascimentale di Santa Caterina a Formiello (la denominazione deriva dalle forme dell'acquedotto romano), con l'attiguo convento, isolata fortunatamente dalle sovrastrutture che le si erano addossate sul fianco, durante il restauro di Porta Capuana, eseguito intorno al 1935 (Foto 96). Di qui inizia la grande strada di San Giovanni a Carbonara, extramurale nel Medioevo. Anche dopo essere stata inclusa nella cinta muraria aragonese, essa conservò, stranamente, una notevole larghezza. La ragione è semplice: essendo Napoli soggetta a frequenti alluvioni (si ricorda ad esempio la cosiddetta Lava dei Vergini), lungo San Giovanni a Carbonara, e poi lungo il Lavinaio,

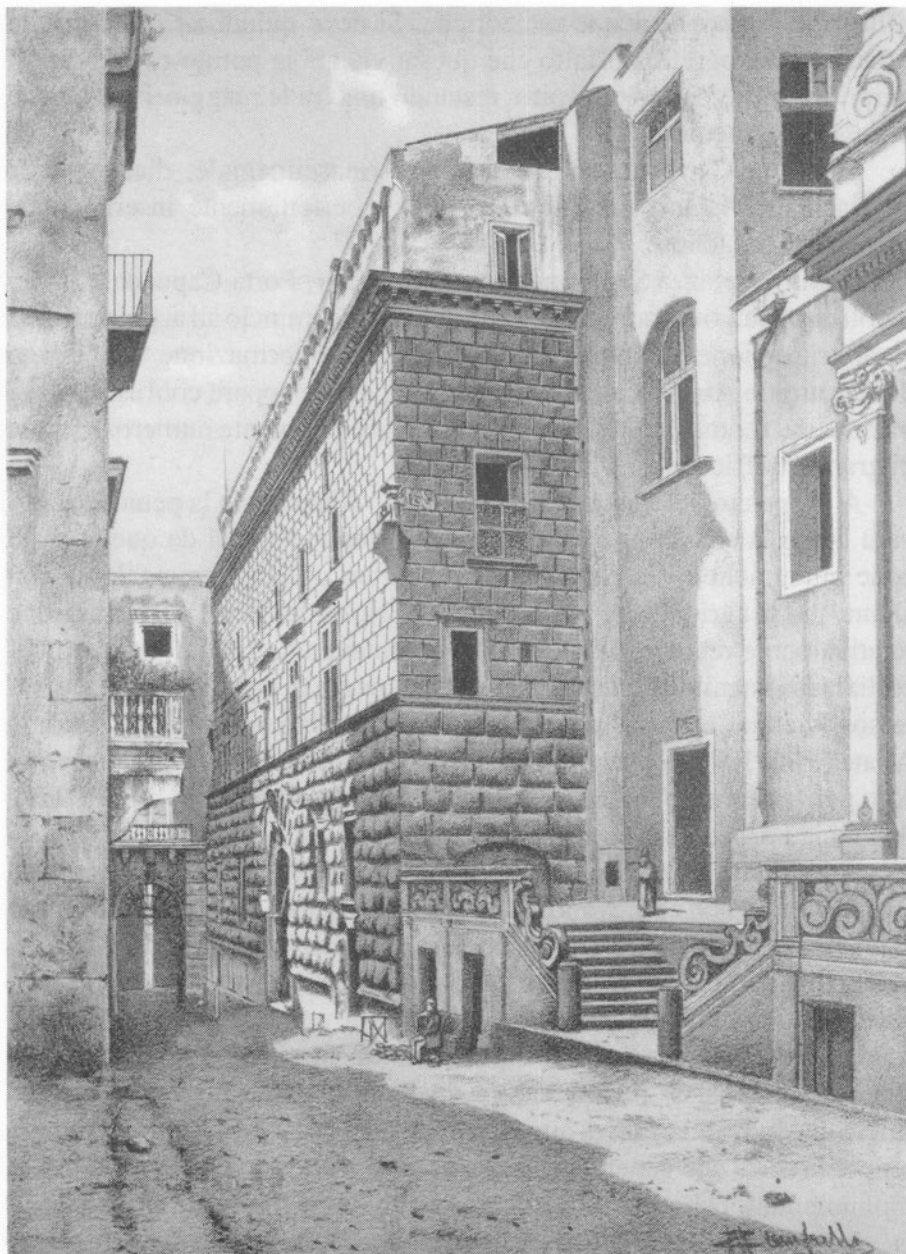


Fig. 36 Palazzo Como - Calata S. Severo al Pendino (da R. D'Ambra, op. cit.)

rifluivano a mare le acque meteoriche. Si deve quindi ad una difficile situazione topografica il fatto che questa via abbia potuto conservare il proprio primitivo ampio respiro, restando una fra le maggiori e più belle della Napoli medioevale.

La Porta Capuana, splendida opera rinascimentale, disegnata da Giuliano da Majano sul finire del '400 è perfettamente inserita nella murazione aragonese.

L'attigua piazza San Francesco, detta "fuori Porta Capuana", fu per secoli uno spazio extramurale e, solo nel 1700, cominciò ad acquistare una caratterizzazione urbana, con la progressiva formazione del Borgo Sant'Antonio Abate. La sua dimensione spaziale appare confusa e quasi incerta, dal momento che vi sboccano disordinatamente numerose strade di grande traffico.

A proposito del quartiere Sant'Antonio Abate, vale la pena di osservare come la sua struttura urbanistica, differenziandosi da quella delle zone più antiche della città, presenti caratteri di singolare analogia con alcuni paesi agricoli del nord (Fig. 39). Nonostante sia di formazione relativamente recente, già nel 1885 presentava una situazione igienico-edilizia insostenibile, tanto che dal Risanamento fu progettata una radicale sostituzione edilizia, poi non attuata. Così la zona di Sant'Antonio Abate (Foto 100) ha ancor oggi il carattere di un tipico borgo settecentesco, periferico e popolare, in cui solo la maggiore altezza degli edifici denuncia i processi di stratificazione avvenuti nel tempo.

Ad oriente del corso Garibaldi, allorché fu iniziata l'opera del Risanamento, non esistevano che suoli agricoli, il che avrebbe consentito al piano di espansione di essere concepito nella massima libertà di intenti. Senza dire degli aspetti sociali ed economici, interessa qui sottolineare lo squallore dei nuovi quartieri, l'anonimia delle strade, limitate da un'edilizia monotona, ancorata alla ripetizione di vecchi schemi accademici sorpassati. La stessa piazza Nazionale, ampia, regolare, pensata come il fulcro dei nuovi quartieri di ampliamento, offre uno spettacolo tristissimo, sia per la scala che genera una sensazione di smarrimento, sia per la falsa monumentalità che accresce, per contrasto, la povertà dell'ambiente.

Lo squilibrio tra previsioni e realizzazioni appare evidente. Il progetto tendeva alla formazione di un quartiere a carattere spiccatamente commerciale.

Per tradurre in pratica questi intenti, si ritenne sufficiente dotare ogni isolato, sui quattro lati, di botteghe. Tuttavia, solo una ristretta area, intorno alla stazione ferroviaria, si rivelò idonea a questa funzionalità: il

Lo splendido edificio è opera (1464-1490) di Filippo da Settignano, Zattino di Benozzo, Domenico Felide da Firenze, ed altri (cfr. Doria, op. cit. pag. 59). Si deve osservare come la sua situazione, nelle epoche cui si riferiscono le due immagini, non differisca soltanto per la trasformazione dell'ambiente circostante - così palese da rendere qui superflua qualsiasi analisi -, ma anche per il fatto che, in occasione dell'allargamento di via Duomo (1881-1882), l'edificio fu interamente smontato, e ricollocato venti metri distante. Attualmente, restaurato e liberato dall'infelice sopraelevazione, esso ospita di nuovo, com'è noto, le collezioni del Museo Civico Filangieri.



Foto 90 Palazzo Como (Museo Filangieri).

Il Risanamento operò qui attraverso la ricostruzione di interi isolati e facciate, lasciando inalterate le sedi stradali.



Foto 91 Vico Scassacocchi.



Fig. 37 Palazzo Piscicelli (da R. D'Ambra, op. cit.)

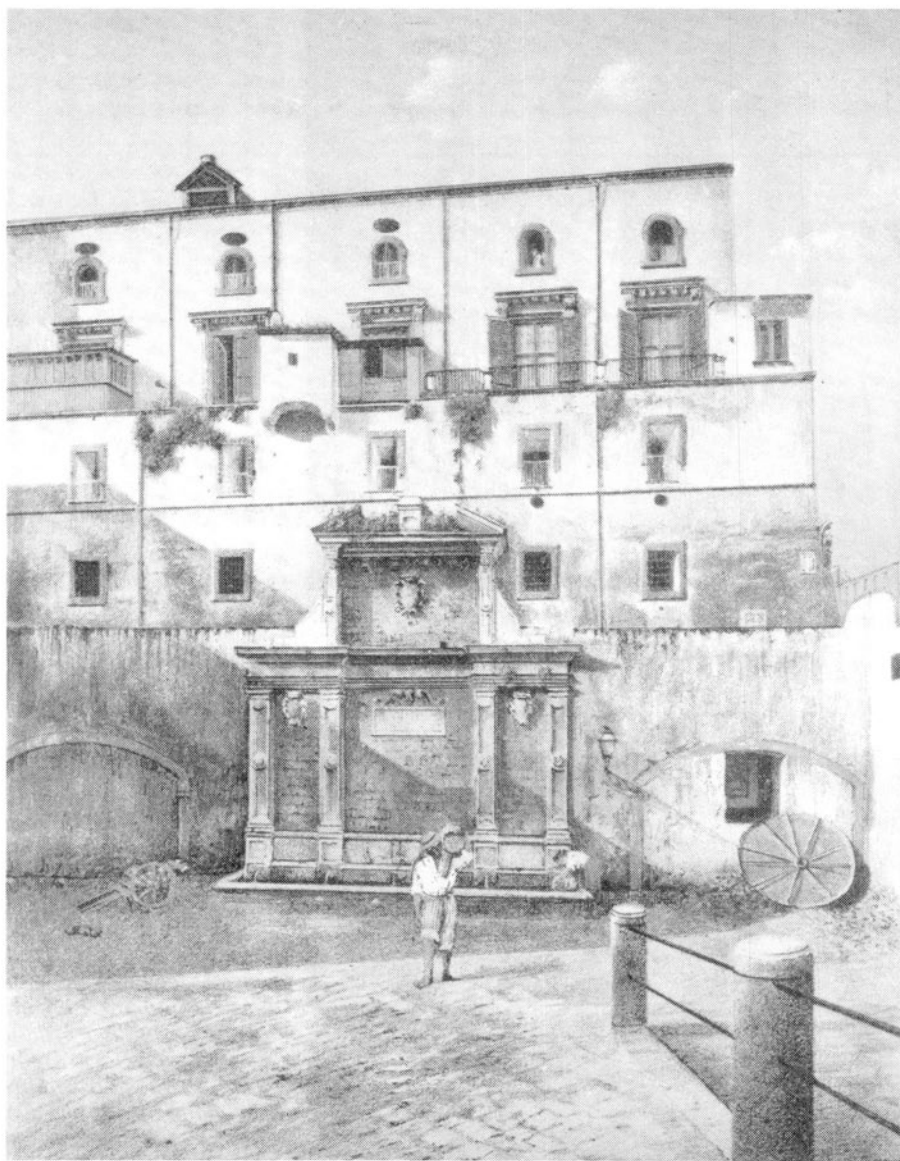


Fig. 38 Fontana di S. Caterina a Formiello (da R. D'Ambra, op. cit.)



Foto 92 Palazzo Piscicelli

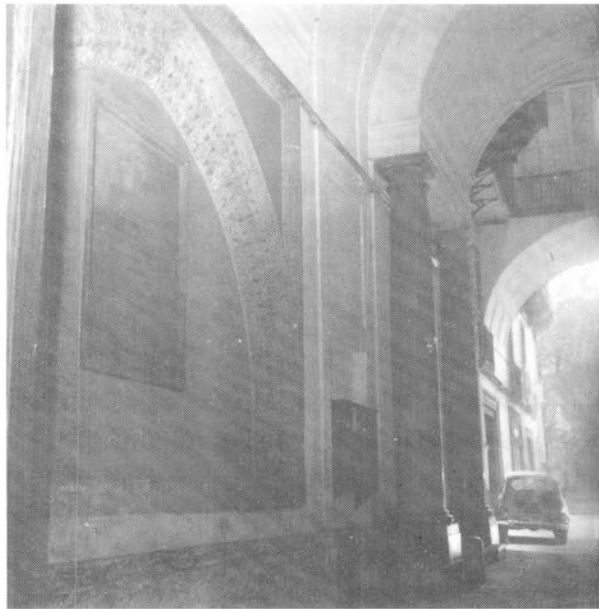


Foto 93 Il portale del Palazzo Piscicelli trasportato in via Costantinopoli 101.

Appunto nelle immediate vicinanze del vico Scassacocchi, sorgeva il Palazzo Piscicelli, costruito in epoca durazzesca da Giacomo De Santis, allievo di Masuccio II (cfr. D'Ambra, op. cit. XXVII). Il portale, che nell'immagine del D'Ambra è ancora al posto primitivo, fu dallo stesso proprietario asportato, e collocato in altro suo palazzo alla via Costantinopoli, in occasione del Risanamento. Certo, nella nuova situazione, il pezzo ha perduto gran parte del primitivo significato.

Assurdamente, nella chiesa, che è di grande interesse storico (sorse nel 1175 per interessamento di Pier Leone o Peronello Siculo, gran protonotario di Carlo I d'Angiò), anche se oggi irriconoscibile nelle strutture originarie, tiene il proprio laboratorio, beninteso con la debita autorizzazione della Curia, un falegname!



Foto 94 Chiesa di S. Nicola dei Caserti.

"Nel 1899 la fontana di Formello (dal nome delle formeromane, N.d.R.), che nel Trecento con la sua abbondantissima acqua aveva alimentato anche tre mulini,....venne spostata e poggiata alle spalle di Castelcapuano.....Era formata da una vasca ... dove nel Cinquecento ogni giorno le donne del Quartiere si recavano a lavare i panni. Come attesta una lapide...fu ampliata e riparata per ordine del vicerè ducadi Ossuna....Nel 1671 il vicerè don Pietro d'Aragona volle abbellirla con una statua del re Filippo IV suscitando le proteste di un fedele suddito a cui parve una profanazione aver collocata l'immagine del sovrano in così sudicio luogo...Scomparsa la statua di Filippo IV, al muro di piperno vennero addossate quattro finte di pietra con un cornicione sormontato da altre due finte coronate anche esse da cornice. In alto, tra due scudi levigati venne collocato uno scudo più grande con le armi degli Asburgo. In basso, in una vasca da quattro getti al livello dell'orlo, continua a scorrere l'acqua dell'acquedotto famoso attraverso il quale entrarono in Napoli... i Greci di Belisario e i Catalani di Alfonso d'Aragona". (cfr. De Filippis, op. cit. pagg. 8 e 9).



Foto 95 La fontana di S. Caterina a Formello nei pressi di Porta Capuana.



Foto 96 Chiesa di S. Caterina a Formiello.

Iniziata nel 1519, su disegno del Balsimelli (cfr. Doria, op. cit. pag. 51), fu compiuta intorno al 1550. Il portale con la statua della Santa, è del 1659.



Foto 97 Il palazzo Caracciolo Santobuono in via S. Giovanni a Carbonara.

Nel Medioevo centro di raccolta dei rifiuti che qui venivano arsi (dove il nome), e canale di deflusso delle acque meteoriche, la via S. Giovanni a Carbonara deve a tali circostanze, di per sé negative, il fatto di aver conservato quell'ampia dimensione originaria che consente la piena visibilità delle sue architetture. Notevoli il seicentesco palazzo Caracciolo Santobuono, e soprattutto la chiesa di S. Giovanni a Carbonara, eretta nel 1343 su disegno del Masuccio, rifatta ed ampliata dal re Ladislao. (cfr. Galanti, op. cit. pag. 97). La bella scala esterna è del Sanfelice.

La piazza fu per secoli extramurale, e solo nel '700 cominciò ad acquistare una decisa caratterizzazione urbana, con la formazione del Borgo S. Antonio Abate.



Foto 98 Piazza S. Francesco agli inizi del secolo



Foto 99 Piazza S. Francesco negli anni '60.

risultato è che gran parte delle botteghe furono tramutate in bassi (vedi Cap. V, Foto 16) (Foto 101). Un epilogo, questo, quanto mai triste, per un'azione il cui intento fondamentale era quello della bonifica edilizia.

Al termine del presente lavoro, volto a fornire un quadro, anche se necessariamente parziale e sommario, degli effetti sul contesto ambientale di un intervento di ristrutturazione insediativa della dimensione e della rilevanza quale quella del Risanamento, si vuole riportare una considerazione che, nel caso particolare, si ritiene opportuna per eliminare possibili equivoci. L'analisi condotta ha certamente evidenziato una serie notevole di critiche che è possibile muovere alle modalità dell'intervento. Si è riconosciuta la scarsa sensibilità per valori urbani e monumentali, l'eccessiva ed ingiustificata pesantezza nelle sostituzioni, l'assenza di gusto e di "cultura" storica. Tuttavia si ritiene di richiamare una osservazione già in precedenza riportata che evidenzia come il valore ambientale delle zone interessate dal Risanamento risiedesse, oltre che nelle strutture fisiche, anche e soprattutto, nei caratteri del tipo di vita e di condizione umana che tali strutture animava e rendeva vive. Si è comunque rilevato come la condizione umana od economico-sociale delle zone del Risanamento fosse estremamente precaria e misera. Il problema del rispetto dell'ambiente dei quartieri "bassi" da parte del Risanamento si sposta sulla impossibilità della conservazione di un tale quadro sociale.

Sembra di poter concludere affermando che sarebbe stato necessario operare una esatta e puntuale individuazione di quale e quanta parte del caratteristico mondo e colore napoletano era necessario sacrificare e, viceversa, quali aspetti dell'ambiente risultassero consoni alle istanze di una condizione sociale più moderna e civile e che pertanto era legittimo e doveroso conservare e tutelare come insostituibile patrimonio di cultura.

Tale compito sarebbe certamente risultato più impegnativo e complesso ma contemporaneamente anche più meritorio e significativo di un'opera di risanamento ambientale a tutto campo e non circoscritta e limitata e quindi monca ed incompleta.



Fig. 39 Imbrecciata S. Francesco a Porta Capuana (da R. D'Ambr, op. cit.)



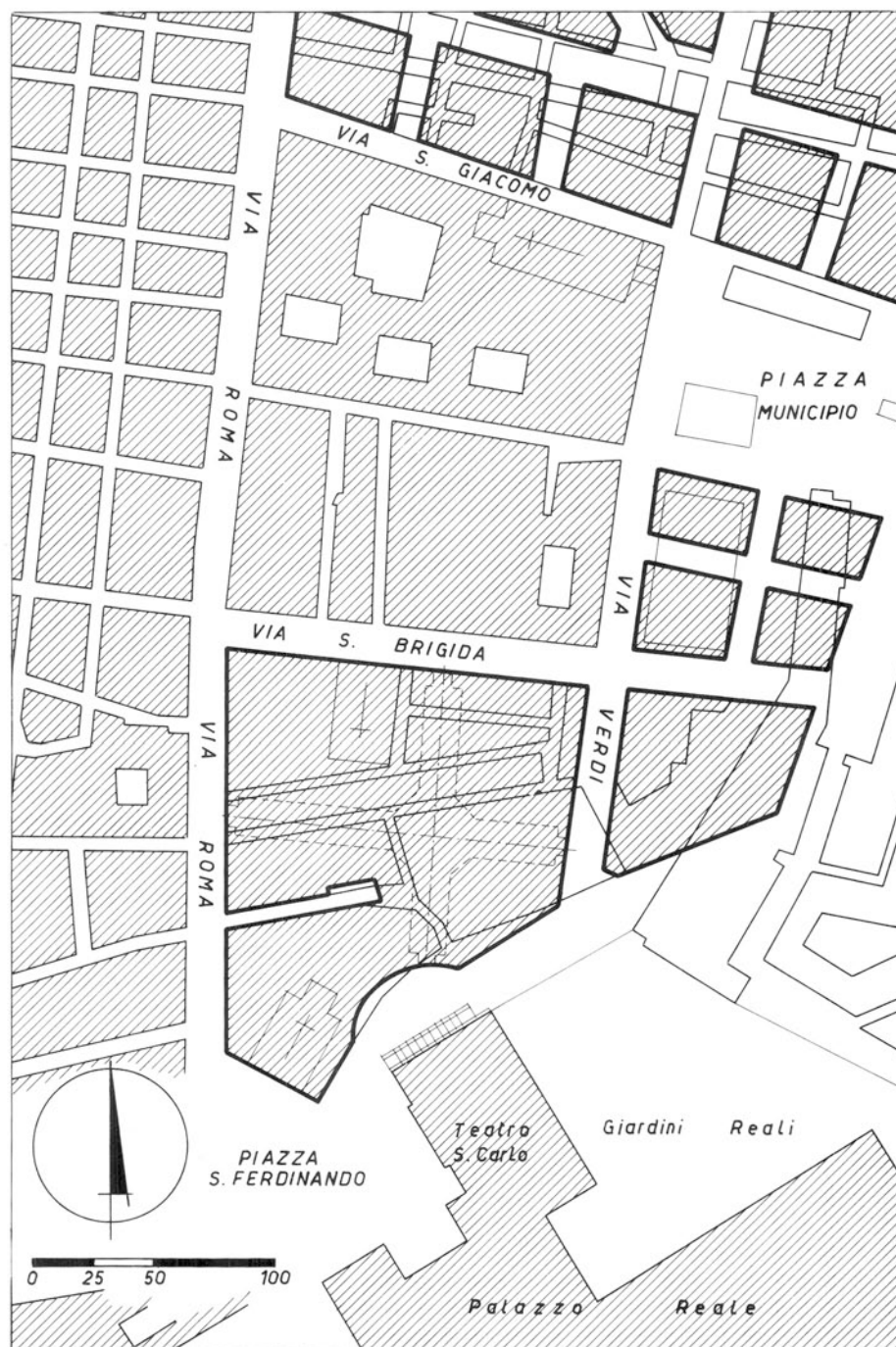
Foto 100 Borgo S. Antonio Abate.

L'attiguo Borgo S. Antonio Abate, differenziandosi in ciò nettamente dal resto della città, presenta singolari caratteri di analogia con alcuni paesi agricoli del nord, ed ha ancor oggi un aspetto di periferia settecentesca e popolare se si accentua l'accresciuta altezza degli edifici.



Foto 101 Un esempio di architettura al quartiere Vasto (via Aquila).

A differenza delle precedenti, questa è una immagine di quartieri sorti col Risanamento, su aree allora ancora agricole, e che quindi consentivano ampie possibilità. L'edilizia, che se appena esce dall'anonimo cade nel pretenzioso; la carenza di configurazioni spaziali coerenti e conchiuse; la presenza dei bassi, là dove si era creduto di poter suscitare delle attività commerciali con la semplice costruzione delle botteghe, siglano il mancato raggiungimento degli obiettivi: un bilancio assai triste.



Tav. 22 Bonifica del quartiere di S. Brigida:
la realizzazione della galleria Umberto I

Note

¹ Il Ceva-Grimaldi (op.cit., pag. II), dà notizia del fatto che nell'anno 1112 il mare regredì per 40 passi; il 6 maggio 1237, su tutte le spiagge comprese tra Gaeta e Castellammare "... per circa la lunghezza del tiro di una saetta"; nel 1343, dopo una furiosa tempesta, lo stesso fenomeno si verificò di nuovo in misura sensibile.

² Cfr. *ibidem*.

³ Tale interpretazione urbanistica è confermata dall'analisi della veduta di Napoli, ingenua e fantastica, disegnata nella "Cosmografia" di Sebastiano Münster, del 1550: l'arca in oggetto è infatti occupata da una teoria di case tutte simili, mentre i campanili e le torri sono ubicati altrove, né è possibile individuare il caratteristico schema medioevale radiale attorno all'edificio di importanza preminente, o altra soluzione planimetrica analoga.

⁴ Nel corso dei secoli, la fontana subì danni, mutilazioni e rifacimenti; il D'Ambra narra accuratamente che agli inizi del 1800, ridotta per la verità in condizioni assai misere, fu inopinatamente trasformata nel gusto neoclassico allora imperante, così come appare nell'immagine, con dei leoni accovacciati e senza la civetta. In seguito ai lavori per l'acquedotto, fu infine rimossa e sostituita da una fontanella in ghisa.

⁵ Il Tribunale Supremo, istituito dalla dinastia Normanna, aveva il compito di vigilare sugli abusi che l'alta nobiltà potesse eventualmente commettere.

⁶ Osserva il D'Ambra: "...malamente appellato Mercadante, qui dove intorno a maestri di cappella doveasi rendere i primi onori a Porpora, a Scarlatti, a Pergolesi, a Leo, e a Piccinni, e a tanti altri illustri, che furono in Europa gloria musicale di Napoli; Mercadante è un nome chiaro ma posteriore a chiarissimi".

⁷ La festa del 1° Maggio è ricordata anche dal Celano-Chiarini ("Notizia del bello, dell'antico e del curioso della città di Napoli per signori forestieri"), e dal Di Giacomo (Guida di Napoli). Della sua importanza dà conferma indiretta la III Pragmatica de locato et conducto, seu de migrando (cfr. Pragmaticae, Edicta, Decreta, Regiaeque Sanctiones Regni Neapolitani, vol. II), che si riferisce all'usanza di effettuare i traslochi il 1° Maggio. "...e perché abbiamo considerato, che nel predetto dì primo di maggio si celebra la Festività dei gloriosi Apostoli SS. Filippo e Giacomo... e ... difficilmente in un dì si può sfrattare ogni cosa, e viene a seguitare il terzo dì, che si celebra la Festività dell'Invenzione della Santissima Croce di N.S. Gesù Cristo ... abbiamo ordinato ... che detto sfrattare si faccia a i quattro dì detto mese di maggio... così si leverà l'occasione di non guardarsi dette due festività".

⁸ Cfr. CAPASSO, Masaniello, pagg. 114 e segg., op. cit..

⁹ Purtroppo, nel secondo dopoguerra donna Marianna è stata mandata da uno scultore per un restauro, secondo criteri ovviamente molto discutibili.

CAPITOLO IX

L'EVOLUZIONE RESIDENZIALE E DEMOGRAFICA

La raccolta di dati ed elementi relativi rispettivamente alla situazione insediativa residenziale ed a quella demografica è risultata di notevole interesse ai fini di una più puntuale conoscenza dell'evoluzione nel tempo di questi fattori, soprattutto in relazione agli effetti dell'intervento del Risanamento. Tuttavia si è preferito riportare in forma schematica il breve discorso di analisi dei dati stessi, delle tabelle e dei grafici, per non appesantire e frazionare eccessivamente la trattazione generale del testo.

Saranno pertanto di seguito riportate alcune notazioni di sintesi separatamente per gli aspetti igienico-edilizi e per quelli demografici.

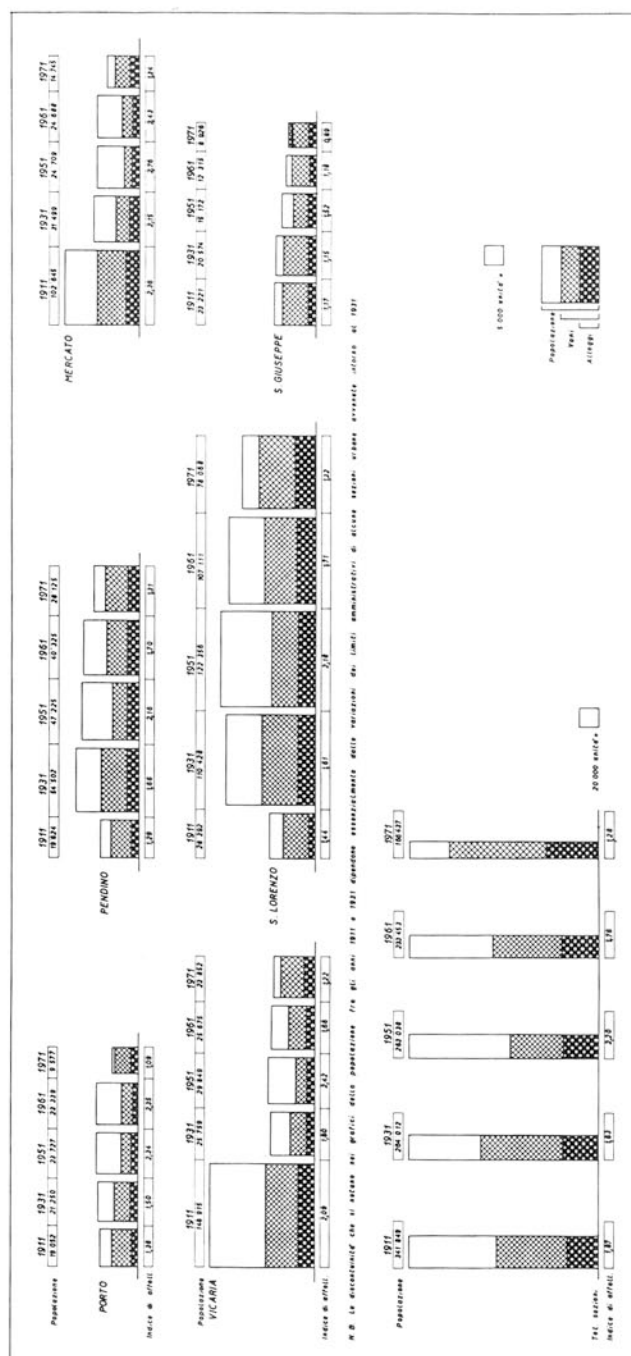
Il discorso prende l'avvio dal 1885, in concomitanza con l'impostazione dell'intervento di Risanamento della città e si arresta al 1945, assumendo come limite l'evento storico della seconda guerra mondiale.

Tale limite è stato prescelto perché per i tempi più recenti, dal '45 ad oggi, sarebbe necessaria una trattazione a parte, ben più ampia e specifica, per effetto da un lato della maggiore disponibilità di dati, e, dall'altro, della prossimità temporale a vicende e polemiche che richiederebbero necessariamente più puntuali ed approfondite considerazioni.

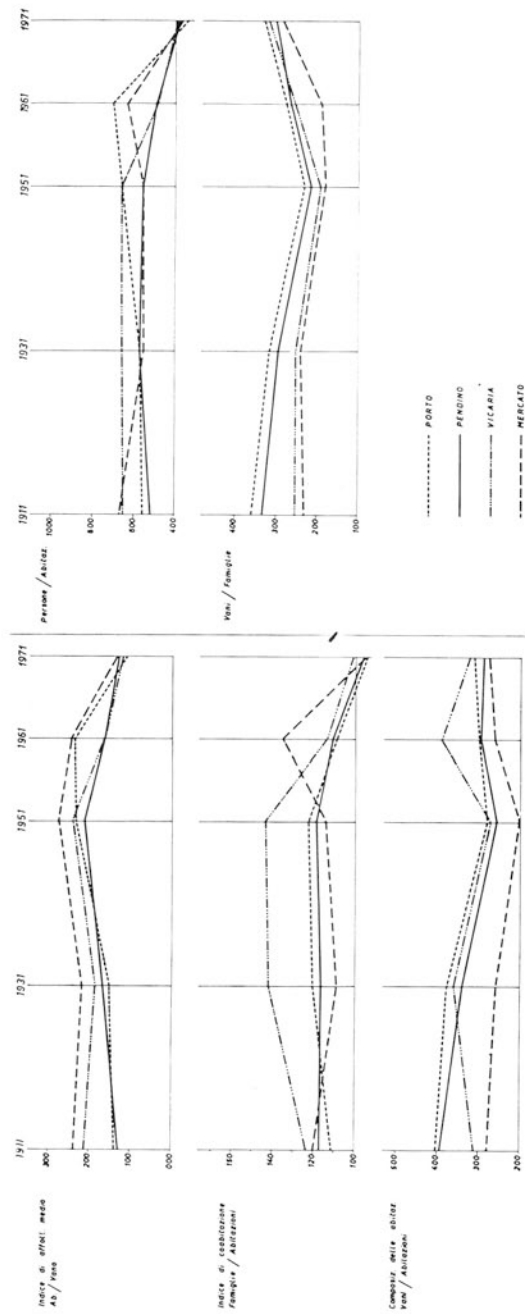
Tale trattazione, tuttavia, è sembrata in buona misura estranea alla impostazione ed alle finalità del presente lavoro.

La situazione igienico-edilizia di Napoli, all'epoca dell'approvazione dei piani di risanamento e di ampliamento, si riassume nelle seguenti cifre: 9.846 persone abitanti nei fondaci e 128.804 nei bassi (cioè il 26,04% della intera popolazione di Napoli al 1885).

I provvedimenti realizzati, in virtù della legge 15 gennaio 1885, portarono sì ad un miglioramento della situazione, ma non furono tali da risolvere in pieno il problema. D'altra parte, la lentezza con la quale



Tav. 23 La situazione igienico-edilizia



Tav. 24

La situazione
igienico-edilizia

procedettero i lavori di bonifica edilizia, le notevoli riduzioni di opere (come, ad esempio, quelle conseguenti allo stralcio del 1894), la mancata realizzazione di parte dei nuovi rioni di ampliamento, nonché alcune errate previsioni (ad esempio, sugli spostamenti della popolazione), in uno con l'incremento demografico, annullarono molti degli sforzi compiuti, limitando sensibilmente l'efficacia delle realizzazioni.

Significativi a riguardo sono alcuni dati ricavati dal V censimento, dai quali si rileva che nel 1911 ben 131.295 persone, su una popolazione complessiva di 731.030 ab., cioè il 17,9%, vivevano ancora in terranei di un solo vano, con un indice di affollamento di 4,63 ab/vano, che, nel caso delle sezioni Vicaria e Mercato, saliva addirittura a 5,15 e 5,44 rispettivamente.

Tabella A **Abitanti in terranei da un vano nel 1911**

Sezioni	Pop.ne compl. al 1911	Indice aff. medio (ab/vano)	Pop.ne terranei da 1 vano	% su pop.ne compl.	Indice aff. terranei da 1 vano (ab/vano)	Numero terranei da 1 vano
S. Ferdinando	50.556	1,47	8.756	17,3	4,94	1.769
S. Giuseppe	23.221	1,17	2.792	12,0	6,19	451
Montecalvario	58.513	11,73	2.166	20,6	4,69	2.576
Avvocata	50.960	11,50	0.395	20,2	4,33	2.403
Stella	47.926	1,45	9.916	20,6	4,12	2.404
S. Carlo Arena	49.004	11,89	0.277	20,8	4,75	2.162
Vicaria	148.915	22,09	7.486	18,3	5,15	5.314
S. Lorenzo	28.392	1,44	4.321	15,2	4,54	951
Mercato	102.645	2,36	9.573	9,4	5,44	1.757
Pendino	19.624	1,29	2.117	10,8	3,94	538
Porto	19.052	1,38	1.541	7,9	3,97	388
Vomero	25.218	1,33	4.855	19,2	4,43	1.096
Chiaia	48.683	1,15	7.333	15,1	4,25	1.726
Napoli	731.030	131,71	1.295	17,9	24,63	8.304

Si può notare che la popolazione dei *bassi* della sezione Mercato è soltanto il 9,4% del totale, inferiore a quasi tutti gli altri valori analoghi, tuttavia l'indice di affollamento medio raggiunge il valore più elevato (2,36) rispetto a quelli relativi alle altre sezioni.

L'apparente contraddizione si spiega soprattutto col fatto che in quest'area si trasferì gran parte della popolazione povera allontanata dai fabbricati demoliti nei quartieri limitrofi, determinando addensamenti anche in altri tipi di abitazioni.

L'occupazione delle nuove case, costruite dalla "Società per il Risanamento", non cominciò che dopo il 1891, mentre le demolizioni erano state iniziate nel 1889. Da ciò si deduce che, nei primi periodi del Risanamento, gli abitanti delle zone demolite, invece di trasferirsi in altri quartieri, si addensarono nelle zone limitrofe non demolite. Tutto ciò è confermato dalle statistiche della mortalità nelle sezioni, ove si eseguivano i lavori (Tabella B). La mortalità mentre rimase quasi stazionaria fino al 1893, dopo quell'anno segnò un sensibile decremento; ciò indica che, fino a quella epoca, la popolazione non si trovò in condizioni igieniche più favorevoli degli anni precedenti.

Tabella B **Quozienti di mortalità dal 1890 al 1901**
(per mille della popolazione complessiva)

ANNI	1890	1891	1892	1893	1894	1901
SEZIONI						
Porto	31,98	31,18	31,20	33,62	22,25	20,84
Pendino	32,20	33,80	28,91	31,84	22,00	23,98

Se si prendono in considerazione gli alloggi di un sol vano, terranei e non (vedi Tabella C) presenti in città al 1911, si rileva che in essi risiedevano ben 178 mila abitanti, cioè il 24,35% della popolazione complessiva, con un indice di affollamento di 4,49 ab/vano.

Con la guerra 1915-1918, a causa dell'arresto di ogni attività edilizia, si era accentuata la crisi degli alloggi, aggravata ancor più dall'incremento demografico e dal fenomeno di inurbamento, ostacolato poi dai successivi governi.

Il ritmo delle edificazioni, che si era andato intensificando dopo il 1922, subì un rallentamento dopo il 1926, per la permanenza del regime vincolistico sui fitti. Il numero dei vani di nuova costruzione (compresi quelli per case popolari ed economiche), che nel 1925 aveva raggiunto il massimo di 26.642 vani costruiti, nel 1927 era disceso a 2.468. Dal 1929 al 1932 furono realizzati a Napoli solo 17.000 vani.

Da un'apposita indagine, eseguita nel 1924 dall'Ufficio Sanitario Comunale, si accertava inoltre l'esistenza di ben 24.154 bassi nella città.

Tuttavia, per quanto lo sviluppo edilizio, nel periodo 1911-1931, non sia stato tale da risolvere adeguatamente il problema dell'abitazione napoletana, la situazione igienico-edilizia appariva, nel 1931, parzialmente migliorata, soprattutto se riferita alla popolazione vivente in condizioni di sovraffollamento. Dimostrativi, in merito, sono alcuni dati (Tabella C) desunti dai censimenti ufficiali del 1911 e del 1931, nonché da un'inchiesta sulle abitazioni in Napoli relativa al periodo suddetto.

Tabella C Popolazione in alloggi di un solo vano al 1911 e 1931

Sezioni	Popolazione in alloggi di un sol vano		% su popolazione totale		Indice di affollamento (ab/vano)	
	1911	1931	1911	1931	1911	1931
1) S. Ferdinando	11.163	4.177	22,08	11,40	4,90	3,88
2) Chiaia	10.172	6.791	20,89	11,28	4,15	4,18
3) S. Giuseppe	3.823	1.799	16,46	8,90	5,13	3,74
4) Montecalvario	15.647	7.829	26,74	17,04	4,42	3,66
5) Avvocata	12.297	7.907	24,13	16,84	4,19	3,81
6) Stella	11.719	9.395	24,45	18,34	3,98	4,18
7) S. Carlo all'A.	13.207	9.848	26,95	18,34	4,57	4,22
8) Vicaria	35.254	3.515	23,67	13,19	4,95	4,87
9) S. Lorenzo	5.183	18.380	21,65	16,64	4,38	3,92
10) Mercato	18.138	5.753	17,67	18,79	5,15	4,08
11) Pendino	3.204	5.697	16,32	10,80	3,76	4,08
12) Porto	2.923	2.379	15,34	11,49	4,11	4,27
13) Vomero	6.612	4.330	26,21	9,94	4,31	4,11
14) Posillipo	4.289	1.769	34,50	13,02	5,30	4,59
15) Bagnoli-Fuorigr.	15.979	10.359	60,33	25,37	3,99	4,45
16) Miano	3.743	3.191	59,29	35,44	4,25	4,08
17) Piscinola	4.667	4.599	66,59	41,56	3,89	4,10
18) Poggioreale	—	4.738	—	18,99	—	4,48
19) Barra	—	9.369	—	47,68	—	4,25
20) Ponticelli	—	6.688	—	41,75	—	4,20
21) S. Giovanni a T.	—	8.970	—	32,05	—	4,44
22) S. Pietro a P.	—	5.117	—	48,02	—	4,40
23) Secondigliano	—	12.060	—	47,29	—	4,47
24) Pianura	—	3.712	—	52,45	—	4,26
25) Soccavo	—	1.709	—	35,13	—	4,17
26) Chiaiano	—	2.100	—	30,29	—	4,05
NAPOLI	178.020	162.256	24,35	19,83	4,49	4,16

N.B. La leggera differenza che si riscontra, fra la popolazione in alloggi di un solo vano di Napoli e di quella che si ottiene sommando i dati relativi alla sezione, al 1931, dipende dalla mancanza dei dati di Nisida e della zona Mare.

Dai dati riportati è possibile rilevare che i miglioramenti, sotto l'aspetto igienico edilizio, sono relativi soprattutto al centro urbano, ad eccezione della sezione Mercato. Sebbene in misura minore, il miglioramento si nota anche per la città nel suo complesso nonostante l'influenza negativa dei comuni aggregati. Per lo stesso motivo l'indice di affollamento medio, che per le sei sezioni urbane - Porto, Pendino, Mercato, Vicaria, S. Lorenzo e S. Giuseppe - si è abbassato in complesso da 1,87 (1911) ad 1,63 ab/vano (1931), si riduce per la intera città soltanto da 1,70 (1911) ad 1,65 ab/vano (1931). Le abitazioni di un solo vano nel centro urbano, nell'anno 1931, si presentano in numero abbastanza ridotto.

Nelle sezioni S. Giuseppe e Vomero l'incidenza percentuale di tali abitazioni è risultata minima e pari all'11,67% ed all'11,95% rispettivamente, mentre per l'intera città le abitazioni di un sol vano rappresentano il 24,18% del totale delle abitazioni disponibili.

Ciò trova le sue ragioni per il quartiere S. Giuseppe, nel fatto che quasi tutti i terranei a fronte strada sono stati adibiti ad usi commerciali, trovandosi nel centro della città, mentre per il Vomero i tipi costruttivi escludevano le abitazioni di un sol vano ed i terranei.

Nelle sezioni Montecalvario (22,85%), Avvocata (21,42%), Stella (22,23%), S. Carlo all'Arena (22,87%), Mercato (24,53%), S. Lorenzo (22,05%), e Vicaria (18,14%), dove sono prevalenti i ceti sociali meno abbienti, si sono rinvenuti invece i più alti valori percentuali della zona urbana. La situazione igienico-edilizia del vecchio nucleo urbano, nonostante la trasformazione operata dal Risanamento, restava, dopo il 1931, ancora difficile in molti quartieri della città e poteva riassumersi nelle seguenti indicazioni.

Le sezioni S. Ferdinando e Chiaia avevano, in linea di massima, consistenza edilizia migliore delle altre, pur comprendendo zone in pessime condizioni, come ad esempio quella del Pallonetto S. Lucia.

La sezione Montecalvario si presentava affollata soprattutto nella parte a monte di via Roma, nei cosiddetti "Quartieri".

La sezione S. Giuseppe, di cui era stata iniziata (1931) la bonifica del rione Carità, era in condizioni migliori, anche per il buono stato degli edifici lungo le vie Roma, Medina e Monteoliveto.

La sezione Porto, benchè in buona parte trasformata dalle opere di Risanamento, includeva ancora nuclei affollatissimi, come quelli a monte della piazza Borsa.

Lo stesso addensamento si riscontrava nella zona del Cavone, in sezione Avvocata.

Le sezioni Stella e S. Carlo all'Arena, mai oggetto di provvedimenti di bonifica, comprendevano zone in pessime condizioni edilizie, compensate in parte da altre periferiche, frammiste ad aree a verde.

Le sezioni Pendino e S. Lorenzo, sebbene interessate dall'opera di risanamento, includevano complessi edilizi in pessime condizioni igieniche (soprattutto il complesso dei vicoli laterali agli antichi decumani).

Analoga situazione si riscontrava nella sezione Mercato ove, accanto al più recente rione di case economiche di S. Cosmo, si annoveravano le fatiscenti costruzioni del Borgo Loreto.

La sezione Vicaria, infine, comprendeva un quartiere popolare (il rione di ampliamento Arenaccia-Orientale e la zona Vasto) con ampie strade e piazze, ma per lo più sovraffollato ed abitato in gran parte dei terranei.

Le distruzioni causate dal secondo conflitto mondiale, non solo sconvolsero l'economia, ma recarono un grave colpo alla consistenza edilizia napoletana, già abbastanza precaria. Con la guerra andarono distrutti il 36,6% del patrimonio immobiliare industriale ed il 20% dell'edilizia privata in tutta la provincia di Napoli.

Le cifre relative al Capoluogo furono molto più rilevanti ed alcuni rioni furono completamente distrutti, come ad esempio il Borgo Loreto. Parte della popolazione di tali quartieri si trasferì in altri limitrofi, altra si adattò in alloggi di fortuna o fu allogata in edifici pubblici, scuole, caserme, etc. ed altra, infine, si rifugiò persino in grotte. L'indice di affollamento medio salì a valori elevati, con punte addirittura drammatiche in molte zone della città. Nonostante i massicci provvedimenti emanati dal Governo e nonostante che dal 1946 al 1951 nella città di Napoli fossero stati costruiti complessivamente 88.448 vani, oltre a quelli edificati dal Genio Civile per i senzatetto, ancora al 1951, l'affollamento raggiungeva cifre addirittura superiori a quelle del 1911 (come mostra la tabella D, desunta dai dati relativi al V, VII e IX Censimento).

Ad aggravare la situazione contribuì, nel dopoguerra, la ripresa della immigrazione stabile che aveva per effetto un incremento annuale di circa 26.000 unità. Nel centro urbano la situazione igienico-edilizia si era aggravata soprattutto in quella parte dell'abitato costituente all'incirca il vecchio nucleo, il più danneggiato dai bombardamenti, cioè nelle sezioni Porto, Pendino, Mercato, Vicaria, S. Lorenzo e S. Giuseppe di cui si riportano in grafico (vedi Fig. 159a-b) alcuni indici caratteristici.

Nel 1949 il fabbisogno di vani si valutava intorno alle 200.000 stanze ed era di gran lunga il più elevato tra le città italiane.

Tabella D Indici di affollamento medio (ab/vano)

Sezioni	1911	1931	1951
1) S. Ferdinando	1,47	1,24	1,59
2) Chiaia	1,15	1,15	1,36
3) S. Giuseppe	1,17	1,15	1,52
4) Montecalvario	1,73	1,46	2,03
5) Avvocata	1,50	1,46	1,85
6) Stella	1,45	1,53	2,29
7) S. Carlo all' Arena	1,89	1,69	2,51
8) Vicaria	2,09	1,80	2,42
9) S. Lorenzo	1,44	1,61	2,18
10) Mercato	2,36	2,15	2,76
11) Pendino	1,29	1,66	2,16
12) Porto	1,38	1,50	2,34
13) Vomero	1,33	1,26	1,44
14) Posillipo	2,04	1,38	1,67
15) Bagnoli			2,63
	2,59	1,93	
16) Fuorigrotta			2,28
17) Miano	2,65	2,29	3,19
18) Piscinola	2,83	2,56	3,12
19) Poggioreale	—	2,10	2,83
20) Barra	—	2,63	2,81
21) Ponticelli	—	2,58	2,96
22) S. Giovanni a T.	—	2,23	2,75
23) S. Pietro a P.	—	2,76	3,33
24) Secondigliano	—	2,47	2,95
25) Pianura	—	3,00	3,63
26) Soccavo	—	2,53	3,63
27) Chiaiano	—	2,33	3,34
NAPOLI	1,70	1,65	2,11

L'attività edilizia in città fu sempre notevolmente al di sotto, non solo delle esigenze della popolazione, ma anche di quella che contemporaneamente si svolse nelle altre maggiori città italiane, con indici di affollamento inferiore a quello di Napoli e un patrimonio edilizio qualitativamente migliore.

Tabella E Popolazione residente, Indice di affollamento medio, Vani resi abitabili

Città	Popolazione residente al 4 nov. 1951	Indice di affollamento medio (ab/vano)	Vani resi abitabili nel periodo per ogni 1000 abitanti
Napoli	1.010.550	2,11	39,9
Roma	1.651.754	1,45	104,1
Milano	1.274.245	1,26	86,5
Genova	668.447	0,95	139,5
Torino	719.300	1,17	125,9
Bari	268.183	2,00	115,6
Palermo	490.692	1,75	90,9
Catania	299.629	1,84	70,4
Cagliari	138.539	1,51	129,8

La popolazione di Napoli nel periodo 1881-1890 passa, dopo una leggera contrazione negli anni 1884 e 1885, da 491.719 a 512.058 abitanti.

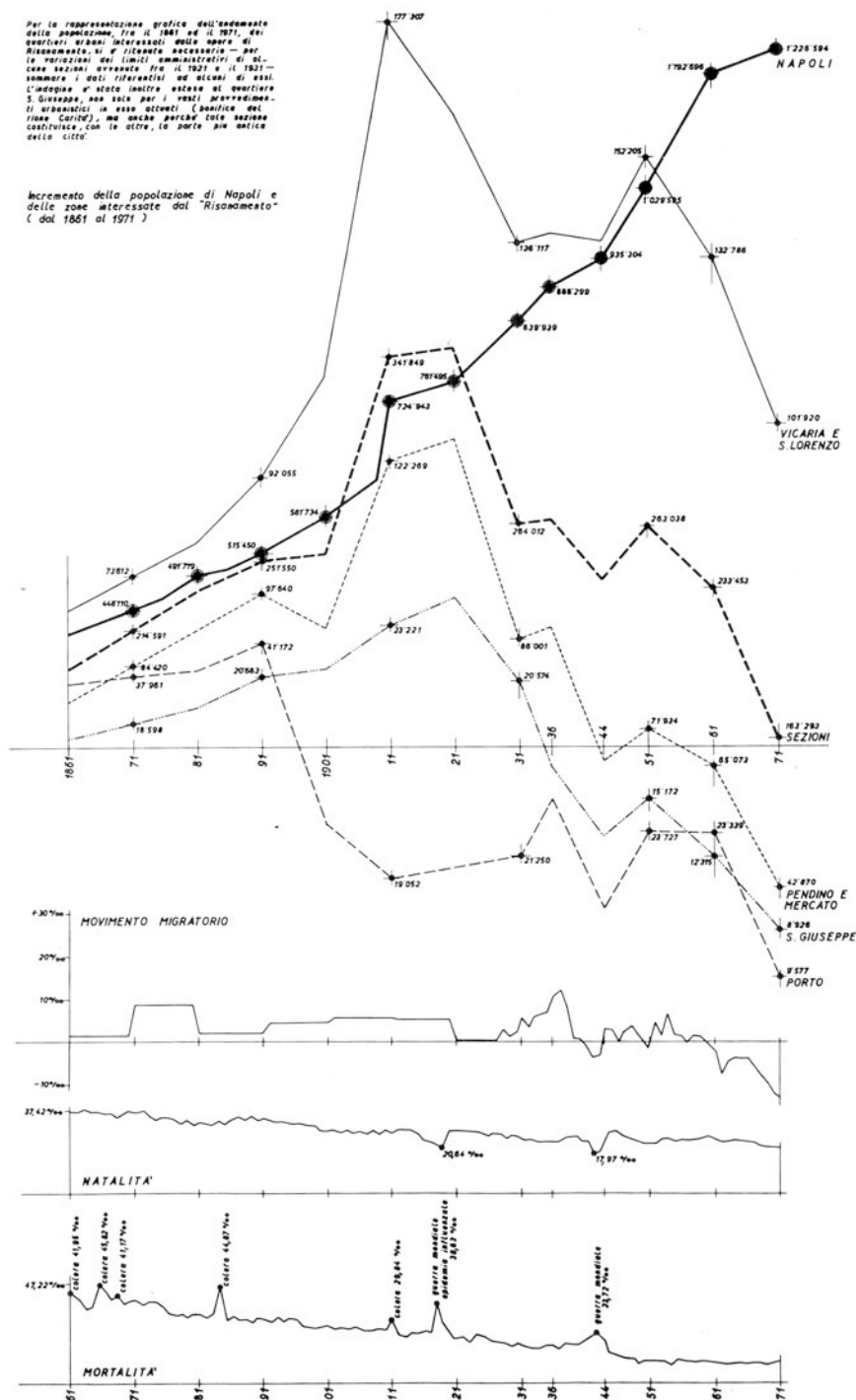
I lavori di risanamento non determinarono apprezzabili spostamenti di popolazione, per cui l'incremento demografico delle sezioni interessate rispecchia fedelmente l'andamento complessivo della città (Tav. 25).

Dal 1891 al 1900, la natalità raggiunge valori abbastanza elevati (32,53 ‰) se pur leggermente inferiori a quelli degli anni passati.

La mortalità (27,68‰ contro il 32,37‰ del periodo precedente) invece si abbassa sensibilmente, risentendo ovviamente dei primi benefici effetti delle opere di risanamento igienico-edilizio (acquedotto, fognature, bonifiche, etc.). Il movimento migratorio diretto verso la città è in aumento e contribuisce all'incremento di popolazione nella misura del 4,25‰ all'anno. La crescita demografica è continua: da 515.450 ab. (1891) a 557.781 (1900). In conseguenza dei primi sensibili spostamenti di popolazione si avvertono brusche discontinuità nei diagrammi relativi

Per la rappresentazione grafica dell'andamento della popolazione, fra il 1861 ed il 1971, dei quartieri viene interessato dalla opera di risanamento, si è ritenuto necessario — per le variazioni dei limiti amministrativi di alcune sezioni, avvenute fra il 1901 e il 1931 — sommare i dati riferenziali ad alcuni di essi. L'adeguato è stato inoltre voluto al quartiere S. Giuseppe, non solo per i vecchi provvedimenti urbanistici in esso attuati (bonifica del fiume Carideo), ma anche perché tale sezione costituisce, con le altre, la parte più antica della città.

Incremento della popolazione di Napoli e delle zone interessate dal "Risanamento" (dal 1861 al 1971)



Tav. 25 Demografia

alle sezioni più direttamente interessate. La flessione che si nota nell'andamento di Pendino-Mercato, dipende principalmente dall'esodo degli abitanti di Pendino (37.333 ab. nel 1891, 22.456 nel 1901), in rapporto alle numerose demolizioni effettuate; la stessa flessione è attenuata in parte dall'aumento di popolazione di sezione Mercato (60.307 ab. nel 1891, 66.238 nel 1901), giustificato soprattutto dalla edificazione di vaste zone periferiche (tra cui il rione di case economiche a S. Cosmo), nonché dal trasferimento in loco di una parte della popolazione allontanata dai fabbricati demoliti nei quartieri limitrofi. Il diagramma relativo a Vicaria-S. Lorenzo presenta invece una rapida ascesa, principalmente per il sensibile aumento di sezione Vicaria (68.195 ab. nel 1891, 97.350 nel 1901), conseguente alla formazione del rione Vasto e di quelli nelle zone del Cavalcatoio e dell'Arenaccia, popolarsi in breve tempo. La leggera diminuzione degli abitanti di S. Lorenzo (23.860 ab. nel 1891, 22.385 nel 1901) influenza in minima parte l'andamento del diagramma. Una discontinuità notevole si nota inoltre per la sezione Porto (41.172 ab. nel 1891, 23.659 nel 1901) interessata da vasti provvedimenti di bonifica.

Pressocchè regolare si presenta infine l'incremento demografico della sezione S. Giuseppe (20.683 ab. nel 1891, 21.113 nel 1901) quasi per nulla influenzata dal Risanamento.

Complessivamente la popolazione delle sei sezioni considerate passa da 251.550 ab. (1891) a 253.301 (1901) con un aumento di sole 1.751 unità.

In definitiva, se una parte degli abitanti si è trasferita nell'ambito delle stesse sezioni, nelle aree ricostruite o nei nuovi rioni di case, una parte non meno cospicua necessariamente ha dovuto spostarsi altrove. Questo trasferimento in effetti è avvenuto soprattutto verso il Vomero e Chiaia, ed in massima parte per le classi più agiate.

Nel periodo 1901 - 1910 la diminuzione della mortalità (val. medio 25,15‰) è accompagnata da quella della natalità (28,89‰), ma quest'ultima in misura più rilevante. L'ascesa della popolazione di Napoli, da 561.734 ab. (1901) a 611.255 (1910), è dovuta al movimento migratorio, pari ad un valore medio annuo del 5,53‰.

Gli aumenti più notevoli sono quelli relativi alla sezione Mercato, dove si registra un sensibile aumento di popolazione (principalmente per gli spostamenti in loco di abitanti delle zone limitrofe demolite). Per la sezione Porto e Pendino si nota invece una flessione, sempre in rapporto ai provvedimenti di bonifica. Pressocchè regolare è invece l'andamento relativo alla sezione S. Giuseppe.

In complesso la popolazione delle sei sezioni considerate aumenta da 253.301 ab. (1901) a 341.849 (1911) con un incremento maggiore di quello relativo all'intera città. Ciò dipende dall'intensa attività edilizia svolta in questo periodo (specialmente dopo il 1903), nell'ambito della zona considerata (riedificazioni su aree bonificate, nuove costruzioni periferiche a Vicaria ed a Mercato).

Il movimento naturale della popolazione assume aspetti differenti nei due periodi 1911-1915 e 1916-1920. Il primo è caratterizzato da alti valori della natalità (29,44‰), mentre la mortalità è in diminuzione (23,74‰). Il secondo periodo risente soprattutto degli eventi bellici e dell'epidemia influenzale che imperversò dal 1918 al 1920; per quest'ultima morirono ben 15.031 persone; vi fu cioè un numero di decessi maggiore di quanto ne causò l'epidemia di colera del 1884. In conseguenza di ciò il quoziente di mortalità sale a 27,10‰, con punte massime di 38,63‰ (1918), mentre quello di natalità scende al 24,31‰. L'incremento demografico è quindi dovuto in massima parte al movimento migratorio (5,31‰). Nel 1911, in occasione del censimento, ha inizio il computo della popolazione dei villaggi di Posillipo, Fuorigrotta, Vomero ed Arenella, Marianella e Miano, aggregati al comune di Napoli sin dal 1813, e della popolazione di Piscinola aggregata fin dal 1865. Resta così spiegata la rapida ascesa del diagramma fra gli anni 1910 e 1911.

La popolazione di Napoli, sia pure con andamento meno accentuato rispetto ai periodi precedenti, sale da 724.943 abitanti presenti (1911) a 757.838 (1920), anche in virtù dell'aggregazione di parte dei comuni di S. Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli.

Ultimato il Risanamento e quasi arrestata l'attività nei rioni di ampliamento, gli spostamenti della popolazione si riducono al minimo e l'incremento demografico delle sei sezioni interessate dal Risanamento è, in complesso, analogo a quello dell'intera città. Infatti la popolazione passa da 341.849 ab. (1911) a 352.573 (1921), con un incremento del 3,13%, leggermente inferiore a quello totale per Napoli (4,7%) relativo allo stesso periodo.

Andamenti un poco più accentuati presentano i diagrammi relativi alle sezioni S. Giuseppe, Porto e Pendino-Mercato. Un fenomeno opposto si nota per le sezioni S. Lorenzo e Vicaria, a causa della creazione della zona industriale nella quale viene inclusa una notevole parte della sezione Vicaria.

Il periodo 1921-1930 è caratterizzato da una stasi quasi completa dei movimenti migratori.

Il bilancio è addirittura negativo, se pure in misura minima, con un decremento il cui valore medio annuo è pari allo 0,18‰. La spiegazione di questo fenomeno è da ricercare principalmente negli ostacoli posti dai governi dell'epoca alla tendenza all'urbanesimo. La mortalità è ora in netta diminuzione (20,04‰), mentre la natalità (28,33‰) si mantiene più o meno stazionaria. Tuttavia il movimento naturale non giustifica da solo il sensibile aumento di popolazione da 761.495 ab. (1921) a 842.244 (1930). Ed infatti questo incremento è dovuto in massima parte all'inclusione, nel territorio di Napoli, dei soppressi comuni di S. Giovanni a Teduccio, Barra, Ponticelli, S. Pietro a Patierno, Secondigliano, Pianura, Soccavo e Chiaiano.

Complessivamente il bilancio demografico del quinquennio '31-'36 è positivo soprattutto per una forte ripresa dell'immigrazione (6,41‰ annuo) per cui la popolazione di Napoli sale da 839.939 ab. (1931) a 888.299 (1936).

Per la sezione S. Giuseppe, interessata dal risanamento del rione Carità, si nota una flessione, mentre per quelle di Porto, Pendino-Mercato e Vicaria-S. Lorenzo l'andamento dei rispettivi diagrammi è pressoché regolare.

Dal 1937 al 1944 l'andamento demografico è fortemente influenzato dagli eventi bellici. L'incremento corrispondente al movimento migratorio è positivo fino al 1940, di segno contrario dal 1941 al 1943.

La mortalità aumenta di nuovo (19,60‰) con una punta massima di 23,72‰ nel 1943, mentre la natalità (24,16‰) è in diminuzione con una punta minima di 17,97‰, sempre nel 1943.

L'ascesa del diagramma risulta quindi più attenuata e la popolazione complessiva di Napoli sale da 906.911 ab. (1937) a soli 935.304 (1944), dopo aver raggiunto un massimo di 942.381 nel 1941.

Le distruzioni belliche nel centro della città ed in particolare nei quartieri di Porto, Pendino e Mercato, limitrofi alla zona portuale, causano l'esodo di un gran numero di persone, che spiega il rapido abbassamento dei diagrammi delle sezioni rappresentate, la cui popolazione complessiva da 269.715 ab. (1936) si riduce a 218.504 (1944).

La questione delle fonti - in senso lato - costituisce sovente uno degli elementi di maggiore importanza, un punto chiave per giudicare della serietà di una ricerca. In altri termini, ciò significa che tale "indice" assume, in corrispondenza, un valore almeno in parte strumentale. Sembra opportuno però riproporre il problema nei termini specifici del presente studio, anche perché, in questo caso, il punto di vista accoglie, oltre ad ottiche tradizionali, impostazioni specificamente urbanistiche.

Una prima osservazione generale è che, nel caso di una ricerca storico-urbanistica, ci si trova in presenza quasi sempre di quelli che potremmo chiamare due grandi filoni: l'uno è costituito dai testi attinenti l'attività parlamentare e legislativa, l'altro dagli apporti che in sede di letteratura sia critica che tecnica (progetti e relative relazioni), sono stati utilizzati nel tempo alla comprensione di *quelle* vicende, di *quel* clima.

In questo studio, il primo filone è costituito dalla raccolta di tutti i provvedimenti - Leggi, Decreti, etc. - che in sede nazionale sono stati presi per Napoli, successivamente alla sua unificazione al Regno d'Italia; il secondo, parallelamente, riunisce i contributi sia critici che informativi offerti dai vari autori in sede di storiografia, di critica economica, di sociologia, di statistica, e quelli invece attinenti a questioni più propriamente urbanistiche, tanto nel caso di problemi generali, come ad esempio quello della politica edilizia, quanto in quello di argomenti specifici, siano questi il risanamento dei fondaci, la sistemazione della viabilità est-ovest, la creazione della zona aperta, le realizzazioni nel settore dell'edilizia

sovvenzionata, etc..

Che cosa, in riferimento alla questione posta in apertura, si può dire a proposito di queste due raccolte?

Chi scrive è convinto che il loro significato vada al di là del valore strumentale delle fonti, nel senso appunto che entrambe rivestono anche un notevole interesse, per così dire, intrinseco.

La loro importanza, in senso subordinato, è tanto evidente che metterebbe quasi conto di non farne cenno alcuno; sembra persino superfluo infatti porre l'accento sull'apporto essenziale che la disamina di esse ha dato all'elaborazione del testo.

Più interessante invece può rivelarsi un chiarimento sui differenti aspetti che queste raccolte assumono in relazione "appunto" delle diverse componenti del loro fondamentale valore autonomo, di quello che in precedenza si è definito l'interesse intrinseco.

In primo luogo va segnalato il contributo informativo, il quale, soprattutto quando la ricerca si riferisce ad un periodo o ad un settore non adeguatamente trattati in precedenza, rappresenta già di per sé un elemento di portata sufficiente a creare, in parte, quel valore autonomo cui si è accennato.

In questo caso, ad esempio, tanto la raccolta legislativa¹ quanto quella più propriamente bibliografica, assumono innanzitutto un interesse informativo, anche solo perché giungono a colmare una lacuna.

Ma certo non può definirsi questo come l'obiettivo fondamentale della ricerca; e conseguentemente, altri aspetti, forse preminenti, debbono essere valutati.

Ogni qualvolta ci si propone di tratteggiare alcuni aspetti di un periodo storico, nasce il problema di determinare il grado di presa di coscienza dei problemi relativi.

Si tratta cioè, effettuate la disamina critica e l'interpretazione dei fenomeni, di ricercare, studiando gli interventi (di vario genere, ma sempre razionalmente coordinati), il livello effettivo cui si pone il rapporto tra i primi ed i secondi.

Ciò implica un giudizio riferito non solo all'aderenza (dei provvedimenti e dei progetti) alla realtà in cui essi intervengono (in sostanza, un giudizio di adeguatezza qualitativa e quantitativa); ma significa, altresì, una valutazione del rapporto di causalità tra il susseguirsi - che potremmo in effetti chiamare spontaneo, perché immune da interventi attivi di orientamento - delle situazioni, e gli interventi invece che vengono proposti o effettuati in rapporto ad esse. Il fatto che il nesso di causalità fra questi due fattori si presenti normale, ovvero invertita e infine il prevalere appunto,

in complesso, del rapporto di causalità urbanistico, costituiscono con ogni evidenza gli elementi di estrema importanza per un giudizio storico sui processi di formazione della città.

Nel delineare un giudizio critico sulla tempestività ed adeguatezza quantitativa e qualitativa, e sulla pratica efficienza dei provvedimenti nati dall'attività parlamentare e legislativa successiva al 1860, è necessario studiare le forme assunte dal rapporto di causalità, dalla rispondenza tra le norme emanate o gli stanziamenti promossi nei singoli casi, e le situazioni socio-economiche ed urbanistiche corrispondenti. Se infine si esaminano il grado di coordinamento tra i diversi provvedimenti e tra ciascuno di essi e le necessarie attività collaterali (talora del tutto mancanti, spesso comunque largamente insufficienti) fino a che punto essi convergono o divergono per i due settori?

Questo giudizio comparativo ha enorme importanza, giacché può dare utili indicazioni nel senso di un possibile differenziazione settoriale del grado di presa di coscienza dei problemi. In questo senso, già nel testo com'era inevitabile, sono state fatte delle anticipazioni, sono stati dati dei giudizi di merito singoli. In questa sede è necessario porre l'accento sulla sostanziale inversione del rapporto di causalità, che si pone in maniera eterodossa nella maggior parte dei casi specifici, e comunque certamente nei più salienti. In altre parole, l'attività legislativa presenta in tutto il periodo esaminato un evidente sfasamento rispetto alle situazioni, alla realtà spesso in fase di involuzione soprattutto economica: si pensi, tanto per citare qualche esempio, alla legge speciale del 1885, a quelle per la *zona aperta* e per l'incremento industriale, ai provvedimenti per l'edilizia sovvenzionata, etc..

La prima giunse dopo che un fatto endemico di inaudita, drammatica gravità aveva costituito la logica conclusione di processi involutivi giunti al proprio acme dopo un progressivo aggravarsi; le altre cercarono di sanare - o meglio di tamponare - una situazione economica di crisi ormai pienamente in atto.

Tanto nell'un caso quanto nell'altro, le premesse, in gran parte di origine remota, erano comunque presenti all'atto dell'unificazione, o peggio, si erano create proprio in conseguenza di essa; qualsiasi logica previsione non avrebbe potuto ignorare i probabili deleteri sviluppi che esse avrebbero originato.

Si ha quindi un pieno rovesciamento del rapporto di causalità, e in termini più specificamente urbanistici, una sostanziale intempestività di provvedimenti: questi giungono del tutto a posteriori, non come episodi

di pianificazione autentica, cioè preventivi, bensì come più o meno maldestri tentativi di risanare situazioni già da tempo e gravemente compromesse.

Né si può pensare che tale carattere negativo sia circoscritto a vicende in certo senso eccezionali, come queste citate, e quindi sia in parte almeno riconducibile alla loro stessa vastità ed importanza. Le vicende del Porto sono un significativo esempio di miopia nella tardiva modestia degli stanziamenti; così la vicenda dell'Acquedotto, i cui lavori, finalmente portati a termine nel 1885 (e il primo progetto di convoglio a Napoli delle acque del Serino e di un tal Lettieri è del 1560), non poterono nemmeno produrre gli sperati miglioramenti igienici, per l'estrema indigenza delle famiglie impossibilitate a pagare il relativo canone. Ed ancora i caotici, disordinati e discontinui sviluppi del tessuto edilizio urbano che sono stati il frutto di una pressoché totale carenza di chiare intenzioni e coerenti propositi da parte dell'esecutivo; ed infine il problema della *Lava dei Vergini*, risolto in tempi recenti, di cui si occupò fra l'altro una speciale Commissione per "l'immegliamento della città di Napoli" creata nel 1861. Ripensando a tutto ciò non possiamo che estendere il giudizio negativo all'intero settore della prassi: pochissime eccezioni potrebbero essere portate, contro numerosissimi altri esempi che avvalorano questa convinzione.

Il giudizio muta, invece, sia pure mantenendo talune fondamentali riserve, allorché si passa alla disamina delle fonti bibliografiche, che comprendono, oltre ai contributi più propriamente letterari, anche progetti e relazioni illustrative.

In questo campo, il carattere intuitivo e preventivo, che nel complesso difetta ai provvedimenti legislativi, contrassegna non solo alcune circostanziate denunce, ma anche numerose proposte di intervento piuttosto tempestive e lungimiranti. Purtroppo, non diversamente da quanto avviene oggi, quasi sempre questi caratteri positivi sono stati annullati dalla mancata azione sul piano concreto, dal mancato, o troppo a lungo ritardato, impegno nella effettiva realizzazione delle proposte fatte.

Sembra comunque di poter dedurre, dal confronto tra i due giudizi, un diverso grado di preparazione culturale fra i due settori - politico-legislativo e tecnico-letterario - e quindi un sostanziale inevitabile squilibrio tra scienza e prassi.

Alla evidente importanza della possibilità di formulare un giudizio critico, attraverso un'esauriente raccolta ed un'accurata disamina specifica delle fonti, sull'attività legislativa e storica e tecnica, successiva all'

unificazione, al palese interesse, quindi, sul piano della cultura, si deve aggiungere la particolare attualità, nel senso più pieno, di tutte le considerazioni che in merito è possibile trarre. In effetti, se da un lato si può affermare che l'attività legislativa è stata, in quest'ultimo secolo, un mero riflesso, il prodotto, cioè, delle situazioni urbanistiche man mano determinatesi, dall'altro si deve ammettere che, ancor oggi, le leggi giungono a rimediare - non sempre e raramente per intero - dei mali economici ed urbanistici già da tempo instauratisi; in una parola, la circostanza che questi giudizi non interessino solo aspetti tecnici (e quindi esulino da un settore specialistico), sposta il loro interesse verso un più vasto e responsabile ambito culturale ed operativo.

Esiste intanto, per il settore tecnico e in particolare quello orientato verso i problemi dell'urbanistica, la necessità di un impegno critico assai più preciso e qualificato di quello che ha portato alla attuale situazione; esiste, per i settori più genericamente politici, l'esigenza di un adeguamento al livello di conoscenza dei problemi e di una più responsabile ed attiva aderenza ai fenomeni ed alle situazioni reali.

Ma, accanto a queste, si manifesta la necessità di una effettiva collaborazione tra i diversi settori: fintanto che il campo delle elaborazioni e dei contributi teorici-resterà separato da quello in cui, ignorandoli nel modo più pieno, si legifera, non sarà possibile un superamento degli errori e delle deficienze passate ed attuali.

Certamente un netto divario sussiste tra le irresponsabili prammatiche vicereali, e ad esempio la legge speciale del 1885. Ma si riuscirà, alla luce anche degli insegnamenti storici che si traggono dalle vicende esaminate, a superare infine l'impasse dello sfasamento tra situazioni e provvedimenti?

L'esperienza della ricostruzione successiva al terremoto del novembre 1980 sembra, in tal senso, decisamente negativa. Analogamente è chiaro che tra le compiaciute descrizioni, ad esempio, sulla "Napoli e i luoghi celebri delle sue vicinanze", e l'attuale punto di approdo della cultura urbanistica esiste un profondissimo divario.

Ma riuscirà quest'ultima a superare certi approdi critici che rischiano di rimanere sterili perché tardivi, e ad assumere una funzione d'indirizzo nell'ambito della società italiana?

Sono questi, certamente, degli interrogativi cui solo il futuro potrà dare una risposta; ma a qualificare questa in termini positivi potrà solo giungere l'impegno individuale e collettivo di oggi.

APPENDICE 1 AL CAPITOLO X

RACCOLTA CRONOLOGICA DI LEGGI E DECRETI SU NAPOLI

Decr. Dittatoriale 1860	<i>Ampliamento Università con l'annessione dell'attiguo fabbricato dell'abolito liceo del Salvatore.</i>
Decr. Dittatoriale 13 settembre 1860	<i>Costruzione case operaie in Napoli.</i>
Decr. Dittatoriale 18 ottobre 1860	<i>Costruzione di un quartiere a Chiaia in Napoli.</i>
Legge 17 febbraio 1861	<i>Asili d'infanzia in Napoli e scuole popolari.</i>
R.D. 1 giugno 1861, s.n. (Giornale Ufficiale n. 136)	<i>Costruzione di un gran porto mercantile in Napoli.</i>
Legge 8 luglio 1861 n. 155 (vol. I pag. 562)	<i>Approvazione convenzione società Adami & C.; per costruzione di ferrovie nelle provincie meridionali napoletane e siciliane.</i>
Legge 21 luglio 1861 n. 134 (vol. I pag. 397)	<i>Convenzione per la costruzione della ferrovia da Napoli al Mare Adriatico.</i>
Legge 28 luglio 1861 n. 155 (vol. I pag. 562)	<i>Stanziamento della spesa di 20 milioni di lire nel bilancio 1861 per l'esecuzione della convenzione per la costruzione di ferrovie nelle provincie meridionali.</i>
Legge 4 agosto 1861 n. 153 (vol. I pag. 558)	<i>Istituzione in Napoli e Palermo di depositi doganali senza pagamento.</i>

R.D. 12 settembre 1861 n. 221 (vol. I pag. 979)	<i>Approvazione regolamento sui depositi doganali di Napoli e Palermo.</i>
R.D. 2 ottobre 1861 n. 281 (vol. I pag. 1131)	<i>Approvazione del regolamento per le espropriazioni di fondi per la costruzione delle ferrovie nelle province meridionali, napoletane.</i>
R.D. 15 dicembre 1861 n. 401 (vol. II pag. 2101)	<i>Approvazione del regolamento pel servizio delle opere pubbliche nel Napoletano (soppresso con quello del 1862).</i>
Legge del 1862, s.n.	<i>Fondazione Istituto Tecnico Nautico "Giambattista della Porta".</i>
R.D. 30 marzo 1862 n. 564 (vol. III pag. 751)	<i>Nuovo regolamento sul servizio delle opere pubbliche nelle province napoletane e siciliane.</i>
R.D. 20 maggio 1862, s.n.	<i>Approvazione regolamento di Polizia Urbana in Napoli.</i>
Legge 10 agosto 1862 n. 748 (G.U. 21 agosto 1862 n. 198)	<i>Assegnazione somma per lavori ampliamento e sistemazione porto di Napoli.</i>
Legge 21 agosto 1862 n. 762 (G.U. 22 agosto 1862 n. 199)	<i>Linea ferroviaria Foggia - Napoli e convenzione con ditta appaltatrice.</i>
Legge 25 agosto 1862 n. 804 (G.U. 12 settembre 1862 n. 216)	<i>Approvazione atto concessione linea ferroviaria Foggia - Napoli.</i>
Legge del 1863, s.n.	<i>Istituzione R. Scuola d' Applicazione per gli Ingegneri.</i>
R.D. 27 settembre 1863 n. 1509 (vol. VII pag. 1824)	<i>Applicazione di somma al prolungamento del molo militare del porto di Napoli.</i>
R.D. 13 novembre 1863, s.n.	<i>Istituzione Ospedale Gesù e Maria in Napoli.</i>
Legge 8 luglio 1864 n. 1750 (vol. IX pag. 463)	<i>Spesa straordinaria per opere da farsi nell' edificio dei Santi Apostoli e di S. Pietro Martire in Napoli.</i>
R.D. 27 novembre 1864 n. 2024 (G.U. 10 dicembre 1864 n. 292)	<i>Assetto bilanci comuni meridionali.</i>
R.D. 20 novembre 1864 n. 1430 suppl. (G.U. 12 dicembre 1864 n. 293)	<i>Società Italiana Ferrovie Meridionali.</i>
R.D. 20 novembre 1864, s.n. (G.U. 6 dicembre 1864 n. 288)	<i>Fusione Cassa di Risparmio nel Banco di Napoli e inversione in opere di beneficenza della rendita patrimoniale.</i>

R.D. 4 dicembre 1864 n. 2046 (G.U. 23 dicembre 1864 n. 303)	<i>Regolamento facchini doganali porto di Napoli.</i>
R.D. 24 dicembre 1864 n. 2087 (vol. X pag. 1997)	<i>Spesa straordinaria per la costruzione dell'edificio di Tarsia in Napoli.</i>
Legge 22 gennaio 1865 n. 2120 (vol. XI pag. 17)	<i>Convalida del R.D. per la diretta applicazione di fondi destinati alle opere da eseguirsi al molo Orientale del Porto di Napoli.</i>
Legge 4 marzo 1865 n. 2179 (vol. XI pag. 197)	<i>Spesa straordinaria per le scuole anatomiche in Napoli.</i>
Legge 20 marzo 1865 n. 2248 (G.U. 27 aprile 1865 n. 101)	<i>Legge comunale e provinciale (Allegato A alla legge in G.U. 8 maggio 1865 n.110).</i>
Legge 20 marzo 1865, s.n.	<i>Acquedotti.</i>
Legge 25 giugno 1865 n. 2359	<i>Espropriazione per causa di pubblica utilità.</i>
R.D. 15 agosto 1866 n. 3164 (vol. XVI pag. 1627)	<i>Istituzione in Napoli di una Commissione Consultiva di Belle Arti.</i>
Legge 30 agosto 1866, s.n.	<i>Acquedotto.</i>
Legge 27 giugno 1867, s.n.	<i>Acquedotto.</i>
R.D. 30 giugno 1867 n. 3797 (vol. XIX pag. 1042)	<i>Applicazione del regolamento della Scuola di Applicazione degli Ingegneri di Torino a quella di Napoli.</i>
Legge 8 giugno n. 4430 (G.U. 29 giugno 1868 n.175)	<i>Assegnazione somma per il porto di Napoli.</i>
Legge 31 dicembre 1868, s.n.	<i>Provvedimenti per il porto di Napoli.</i>
R.D. 21 marzo 1869 n. 2118 (vol. IX pag. 53)	<i>Stabilimento di una esposizione internazionale delle industrie marittime in Napoli.</i>
Legge 5 giugno 1869 n. 5119 (vol. XXIV pag. 893)	<i>Prosciugamento del lago di Agnano.</i>
R.D. 4 luglio 1869 n. 5188 (vol. XXV pag. 1355)	<i>Regolamento per la costruzione e sistemazione della rete stradale delle provincie napoletane.</i>
R.D. 18 dicembre 1869 n. 5437 (vol. XXVI pag. 2289)	<i>Approvazione del regolamento generale per l'Esposizione internazionale delle industrie marittime in Napoli.</i>
R.D. 18 dicembre 1869 n. 5438 (vol. XXVI pag. 2309)	<i>Proroga Esposizione internazionale delle industrie marittime in Napoli.</i>

Legge 19 giugno 1870 n. 5702 (vol. XXVIII pag. 1073)	<i>Cessione al Municipio di Napoli di alcuni terreni e fabbricati.</i>
R.D. 2 ottobre 1870, s.n.	<i>Formazione del nuovo rione Principe Amedeo.</i>
R.D. 2 ottobre 1870, s.n.	<i>Istituzione Scuola Tecnica Governativa "Salvator Rosa".</i>
Legge 3 luglio 1871, s.n.	<i>Magazzini Generali in Napoli.</i>
Legge 4 maggio 1873, s.n.	<i>Approvazione regolamento Magazzini Generali.</i>
Legge 8 giugno 1874, s.n.	<i>Magazzini Generali in Napoli.</i>
Legge 6 agosto 1876, s.n.	<i>Depositi franchi.</i>
R.D. 20 maggio 1877, s.n.	<i>Esecuzione del traforo di Posillipo.</i>
R.D. 8 dicembre 1878 n. 4671 (G.U. 14 gennaio 1879 n. 10)	<i>Approvazione regolamento scuola reale Collegio Asiatico in Napoli.</i>
R.D. 8 dicembre 1878 n. 4672 (G.U. 15 gennaio 1879 n. 11)	<i>Approvazione regolamento scuola reale Collegio Asiatico in Napoli.</i>
R.D. 19 gennaio 1879, s.n.	<i>Demolizione e bonifica dei fondaci della città di Napoli.</i>
D.M. 10 ottobre 1879, s.n.	<i>Concessione per l'apertura del deposito franco nel porto di Napoli, per movimento, manipolazione e sosta delle merci senza vincoli doganali.</i>
R.D. 6 maggio 1880, s.n.	<i>Allargamento portici dei Santi alle Rampe S. Marcellino, in Napoli.</i>
Legge 19 luglio 1880, s.n.	<i>Banchine nel porto di Napoli.</i>
R.D. 14 ottobre 1880, s.n.	<i>Istituzione Museo Artistico Industriale in Napoli.</i>
Legge 14 maggio 1881 n. 198 (G.U. 17 maggio 1881 n. 115)	<i>Unificazione e conversione di debiti redimibili del Comune di Napoli.</i>
R.D. 5 giugno 1881, s.n.	<i>Ampliamento piazza del Tiglio a Miano.</i>
Legge 23 luglio 1881, s.n.	<i>Stanziamiento somma per ampliamento porto di Napoli.</i>
Legge 14 settembre 1881 n. 407 (G.U. 23 settembre 1881 n. 222)	<i>Entrata in vigore della legge 14 maggio 1881 n. 198.</i>
Legge 12 luglio 1882 n. 905	<i>Ampliamento Università di Napoli con annessione di edifici monastici.</i>

Legge 29 giugno 1883, s.n.	<i>Prestito al Comune di Napoli per costruzione edifici scolastici.</i>
R.D. 28 luglio 1883, s.n.	<i>Autorizzazione tramvia a vapore Torretta-Pozzuoli.</i>
R.D. del 1885, s.n.	<i>Fondazione stazione sperimentale per l'industria delle pelli in Napoli.</i>
Legge 15 gennaio 1885 n. 2892 (G.U. 19 gennaio 1885 n. 14)	<i>Legge pel risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 1 marzo 1885, s.n.	<i>Piano regolatore della frazione Polvica di Chiaiano (Napoli).</i>
R.D. 12 marzo 1885 n. 3003 (G.U. 24 marzo 1885 n. 71)	<i>Approvazione regolamento per l'esecuzione della legge 15 gennaio 1885 n. 2892 pel risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 12 marzo 1885 n. 3004 (G.U. 24 marzo 1885 n. 69)	<i>Approvazione regolamento per la Giunta Speciale di Sanità della città di Napoli. Regolamento.</i>
R.D. 25 luglio 1885, s.n. (G.U. 2 agosto 1885)	<i>Approvazione ingrandimento dei rioni di Napoli ed ampliamenti suburbani.</i>
R.D. 13 novembre 1885 n. 3356	<i>Istituzione di una Commissione Tecnica per l'esame dei progetti che saranno presentati dai Comuni in applicazione dell'art. 18 della legge 15 gennaio 1885 n. 2892.</i>
Legge 24 dicembre 1885, n. 3575	<i>Proroga di un anno del termine fissato dall'art. 18 della legge 15 gennaio 1885 n. 2892.</i>
R.D. 7 gennaio 1886 n. 3618 (G.U. 9 gennaio 1886 n. 6)	<i>Approvazione di alcuni progetti d'opera per l'ampliamento, il risanamento e la fognatura della città di Napoli.</i>
R.D. 2 febbraio 1886 n. 3658 (G.U. 17 febbraio 1886 n. 39)	<i>Regolamento edilizio approvato dalla Giunta Comunale di Napoli il 2 ottobre 1885.</i>
Legge 6 marzo 1886, s.n.	<i>Disposizioni per la sovrimposta tributi.</i>
R.D. 22 luglio 1886 n. 3983 (G.U. 26 luglio 1886 n. 172)	<i>Approvazione, ai sensi dell'art. I della legge 15 gennaio 1885 n. 2892, del progetto dell'Ing. Lops, relativo al risanamento del rione S. Lucia, nonché dei piani parcellari contenenti il risanamento della città di Napoli.</i>

R.D. 24 luglio 1886, s.n.	<i>Nomina dei membri della Commissione istituita presso il Ministero dell'Interno ai sensi del Regolamento 12 marzo 1885 n. 2892 per la esecuzione della legge pel risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 19 settembre 1886 n. 4119	<i>Concessione al Comune di Napoli per la costruzione e l'esercizio delle funicolari di Chiaia e Montesanto.</i>
R.D. 28 novembre 1886 n. 4168	<i>Bonifica quartiere S.Brigida in Napoli e costruzione di una galleria.</i>
R.D. 9 dicembre 1886 n. 4182 (G.U. 20 dicembre 1886 n. 295)	<i>Approvazione piano regolatore e di ampliamento dei rioni Vomero, Arenella e Belvedere in Napoli.</i>
R.D. 30 dicembre 1886 n. 4257	<i>Emissione I serie di obbligazioni pel risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 23 gennaio 1887 n. 4276	<i>Credito agrario.</i>
R.D. 17 aprile 1887 n. 4472	<i>Costruzione nuovo rione mercantile ai Granili "Margherita di Savoia" in Napoli.</i>
R.D. 5 maggio 1887, s.n.	<i>Nuovo rione in Napoli tra la chiesa di S.Teresella, Rampe Brancaccio e via Chiaia.</i>
R.D. 16 giugno 1887 n. 4614	<i>Proroga di un anno del termine fissato dall'art. 18 della legge 15 gennaio 1885 n. 2892 e proroga di 2 anni del termine fissato dagli art. 16 e 17 stessa legge.</i>
R.D. 4 agosto 1887 n. 4867	<i>Emissione II serie di obbligazioni pel risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 10 ottobre 1887 n. 5011	<i>Funicolari di Chiaia e Montesanto in Napoli.</i>
R.D. 26 luglio 1888 n. 5589	<i>Mutui per costruzione di case in base alla legge 15 gennaio 1885 n. 2892 per il risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 22 ottobre 1888, s.n.	<i>Legge sanitaria e regolamento.</i>
R.D. 17 marzo 1889 n. 6024 (G.U. 27 aprile 1889 n. 101)	<i>Autorizzazione al Comune di Napoli per variante al piano di risanamento dei quartieri bassi della città.</i>
R.D. 2 giugno 1889 n. 6105 (G.U. 17 giugno 1889 n. 143)	<i>Approvazione progetti di fognatura della città di Napoli.</i>

Legge 14 luglio 1889, s.n.	<i>Stanziamiento di somma per lavori nel porto di Napoli.</i>
Legge 9 ottobre 1889, s.n.	<i>Legge sanitaria e regolamento.</i>
Legge del 1891, s.n.	<i>Bacino nel porto di Napoli.</i>
Legge 28 giugno 1892 n. 298 (G.U. 30 giugno 1892 n. 152)	<i>Autorizzazione al Comune di Napoli ad eccedere per l'esercizio 1892 con la sovrimposta ai tributi diretti il limite medio del triennio 1884-85-86 e modifica dell'art. II della legge 15 gennaio 1885 n. 2892.</i>
R.D. 14 agosto 1892 n. 440 (G.U. 10 settembre 1892 n. 212)	<i>Approvazione di alcune varianti ed aggiunte al piano di risanamento della città.</i>
D.L. 13 febbraio 1893, s.n.	<i>Scioglimento Consiglio Comunale di Napoli.</i>
Legge 6 agosto 1893, s.n.	<i>Autorizzazione per l'impiego di somme pel porto di Napoli.</i>
R.D. 11 marzo 1894 n. 122 (G.U. 14 aprile 1894 n. 89)	<i>Approvazione di alcune varianti al piano di risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 11 marzo 1894 n. 125 (G.U. 16 aprile 1894 n. 90)	<i>Approvazione di varianti ed aggiunte al piano di risanamento per Napoli.</i>
R.D. 16 maggio 1895 n. 362 (G.U. 25 giugno 1895 n. 148)	<i>Modificazione del piano delle opere pel risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 31 maggio 1895, s.n.	<i>Servizio di pilotaggio nel Golfo di Napoli e Pozzuoli.</i>
Legge 30 luglio 1895 n. 349	<i>Approvazione ampliamento Università di Napoli su progetto Quaglia e Melisurgo.</i>
Legge 8 agosto 1895 n. 486 (G.U. 10 agosto 1895 n. 188)	<i>Convenzione tra il Ministero del Tesoro e il Sindaco di Napoli per la conversione delle obbligazioni pel risanamento della città di Napoli in rendita consolidata 4.50% netto.</i>
R.D. 28 gennaio 1896, s.n.	<i>Riordinamento R. Scuola Industriale "A. Volta" in Napoli.</i>
Legge 2 agosto 1896 n. 348	<i>Raggruppamento dei vari istituti ospedalieri di Napoli.</i>
R.D. 7 agosto 1896 n. 380 (G.U. 29 agosto 1896 n. 205)	<i>Approvazione dei piani parcellari per le espropriazioni occorrenti pel nuovo piano di risanamento della città di Napoli.</i>

R.D. 31 agosto 1896 n. 408	<i>Approvazione piani pel risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 22 maggio 1897, s.n.	<i>Riconoscimento in ente morale dello "Asilo Infantile Regina Margherita" ampliato e compiuto per la pietà di Luigi Quarto di Belgioioso.</i>
R.D. 2 ottobre 1897 n. 976	<i>Approvazione delle espropriazioni per la R. Università di Napoli.</i>
D.M. 25 ottobre 1897, s.n.	<i>Approvazione convenzione 19 agosto 1897 tra il Comune e la Società pel risanamento di Napoli.</i>
R.D. 18 giugno 1898, s.n.	<i>Fondazione Istituti Riuniti di Educazione Professionale Femminile e raggruppamento dei vari istituti ospedalieri di Napoli.</i>
R.D. 3 luglio 1898 n. 283 (G.U. 13 luglio 1898 n. 161)	<i>Esecuzione del contratto stipulato il 23 novembre 1897 tra il Governo e il Municipio di Napoli per l'isolamento del Maschio Angioino.</i>
Legge 17 luglio 1898 n. 318 (G.U. 26 luglio 1898 n. 172)	<i>Stanziamenti di somme in bilancio per la spesa relativa al risanamento della città di Napoli.</i>
R.D. 4 maggio 1899 n. 179 (G.U. 23 maggio 1899 n. 120)	<i>Approvazione piano parcellare suppletivo delle espropriazioni occorrenti per la nuova via del Palazzo di Giustizia in Napoli.</i>
Legge 25 febbraio 1900 n. 56	<i>Stanziamento di somme per il Porto di Napoli.</i>
R.D. 13 settembre 1900 n. 342 (G.U. 8 ottobre 1900 n. 232)	<i>Approvazione piano parcellare di espropriazioni suppletive per il risanamento e l'ampliamento del rione S.Lucia.</i>
R.D. 13 settembre 1900 n. 343 (G.U. 8 ottobre 1900 n. 232)	<i>Approvazione degli stati di espropriazione suppletive per le opere di risanamento delle sezioni Mercato, Vicaria e Porto in Napoli.</i>
Legge 7 luglio 1901 n. 334 (G.U. 20 luglio 1901 n. 173)	<i>Autorizzazione per la Cassa di Risparmio del Banco di Napoli per esercitare il credito agrario nelle provincie del Mezzogiorno e in Sardegna.</i>
R.D. 7 luglio 1901 n. 351 (G.U. 25 luglio 1901 n. 177)	<i>Approvazione espropriazioni suppletive di alcuni fabbricati in sezione Mercato in Napoli.</i>
R.D. 20 luglio 1901, s.n.	<i>Nomina Commissione Reale per costruzione ferrovie complementari del regno, tra cui la nuova direttissima Roma-Napoli.</i>

Provved. Min. 30 luglio 1901	<i>Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.</i>
R.D. 20 aprile 1902, s.n.	<i>Nomina Commissione reale per l'incremento industriale di Napoli.</i>
Legge 7 luglio 1902 n. 290 (G.U. 21 luglio 1902 n. 169)	<i>Provvedimento pel completamento delle opere di risanamento della città di Napoli.</i>
Legge 7 luglio 1902 n. 318 (G.U. 7 agosto 1902 n. 184)	<i>Provvedimenti per l'assetto del Bilancio del Comune di Napoli.</i>
Legge 4 dicembre 1902 n. 506	<i>Costruzione Direttissima Roma-Napoli.</i>
R.D. 14 gennaio 1904 n. 27 (G.U. 11 febbraio 1904 n. 34)	<i>Approvazione regolamento per la esecuzione della legge 7 luglio 1902 n. 290.</i>
D.M. 26 gennaio 1904, s.n.	<i>Nomina della Commissione per lo studio dei piani regolatori dei Porti del Regno.</i>
Legge 13 aprile 1904, s.n.	<i>Provvedimenti pel Porto di Napoli.</i>
Legge 8 maggio 1904 n. 180	<i>Modificazioni all'ordinamento dello Ispettorato presso il Ministero del Tesoro per gli Istituti di Emissioni.</i>
Legge 30 giugno 1904 n. 293	<i>Direttissima Roma-Napoli.</i>
Legge 8 luglio 1904 n. 351 (G.U. 16 luglio 1904 n. 160)	<i>Provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli.</i>
R.D. 4 agosto 1904, s.n.	<i>Approvazione regolamento interno della Sezione Speciale dell'Ispettorato Generale presso il Ministero del Tesoro previsto dall'art. 10 del reg. per la esecuzione della legge pel compimento delle opere di risanamento della città di Napoli.</i>
Legge 9 luglio 1905 n. 413	<i>Direttissima Roma-Napoli.</i>
R.D. 7 ottobre 1905 n. 605 (G.U. 9 gennaio 1906 n. 6)	<i>Approvazione dello statuto dell'azienda per la costruzione e per l'esercizio delle opere derivazione di forza idraulica delle sorgenti del Volturno, di trasformazione, conduttura e distribuzione di energia elettrica, in Napoli, di cui all'art. 19 della legge 8 luglio 1904 n. 351.</i>
R.D. 7 ottobre 1905 n. 606 (G.U. 9 gennaio 1906 n. 6)	<i>Approvazione regolamento per l'esecuzione del capo II della legge 8 luglio 1904 n. 351, per l'applicazione della legge 29 marzo 1903 n. 103 all'azienda autonoma per la costruzione e l'esercizio delle opere di derivazione di forza idraulica dalle sorgenti del Volturno e di trasformazione, conduttura e distribuzione di energia elettrica in Napoli.</i>

R.D. 4 marzo 1906 n. 66 (G.U. 17 marzo 1906 n. 64)	<i>Istituzione in Napoli di un ufficio speciale per le opere marittime.</i>
R.D. 19 aprile 1906 n. 140	<i>Sospensione imposta erariale in seguito alla eruzione del Vesuvio.</i>
R.D. 25 aprile 1906 n. 214	<i>Sovrimposta fabbricati in seguito ai danni causati dall'eruzione del Vesuvio.</i>
R.D. 14 giugno 1906 n. 250	<i>Imposte erariali terreni e fabbricati in seguito ai danni causati dall'eruzione del Vesuvio.</i>
Legge 15 luglio 1906 n. 383 (G.U. 31 luglio 1906 n. 178)	<i>Provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna.</i>
Legge 19 luglio 1906 n. 390 (G.U. 3 agosto 1906 n. 181)	<i>Provvedimenti a favore dei Comuni delle Provincie e dei privati danneggiati dall'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906.</i>
R.D. 14 ottobre 1906 n. 570 (G.U. 17 novembre 1906 n. 268)	<i>Approvazione progetti per la creazione di una zona aperta nel Comune di Napoli agli effetti del dazio di consumo e fissazione del termine per il compimento delle espropriazioni e dei lavori.</i>
R.D. 29 novembre 1906 n. 738 (G.U. 22 marzo 1907 n. 73)	<i>Approvazione regolamento per l'applicazione dell'art. 16 della legge 8 luglio 1904 n. 251, relativa ai provvedimenti per il risorgimento economico di Napoli.</i>
R.D. 7 marzo 1907 n. 79 (G.U. 27 marzo 1907 n. 73)	<i>Approvazione progetti per la creazione di una zona aperta agli effetti del dazio di consumo nel Comune di Napoli.</i>
Legge 27 giugno 1907 n. 400 (G.U. 6 luglio 1907 n. 160)	<i>Provvedimenti per modificare il tracciato della linea daziaria di Napoli e per costruire in conseguenza una zona aperta dal lato orientale.</i>
Legge 14 luglio 1907 n. 542	<i>Lavori nel Porto di Napoli.</i>
Legge 14 luglio 1907 n. 570	<i>Annessione all'Università di Napoli dell'edificio di S. Marcellino.</i>
R.D. 5 settembre 1907 n. 630 (G.U. 17 settembre 1907 n. 221)	<i>Applicazione del regime di deposito franco agli stabilimenti industriali di Napoli nella zona da dichiararsi aperta agli effetti del dazio di consumo.</i>
Legge 27 febbraio 1908, s.n.	<i>Provvedimenti per le case popolari ed economiche.</i>

R.D. 14 marzo 1908 n. 268 (G.U. 20 giugno 1908 n. 144)	<i>Approvazione regolamento concernente il regime daziario degli opifici industriali da estromettersi dalla cinta daziaria di Napoli.</i>
R.D. 14 giugno 1908 n. 351 (G.U. 11 luglio 1908 n. 161)	<i>Approvazione convenzione tra il Governo e il Comune di Napoli per completare le opere di risanamento. Convenzione 8 febbraio 1908.</i>
Legge 12 luglio 1908 n. 444	<i>Direttissima Roma-Napoli.</i>
R.D. 17 luglio 1908, s.n.	<i>Approvazione statuto Istituto Case Popolari di Napoli.</i>
R.D. 27 luglio 1908 n. 89	<i>Creazione Istituto Case Popolari di Napoli.</i>
R.D. 25 agosto 1908, s.n.	<i>Approvazione statuto Albergo dei Poveri di Napoli.</i>
R.D. 23 dicembre 1909, s.n.	<i>Creazione dell'Istituto Autonomo Case Popolari.</i>
R.D. 20 giugno 1910 n. 977	<i>Erezione in Ente morale dell'Istituto Case Popolari nella regione Cumana.</i>
R.D. 30 ottobre 1910 n. 835 (G.U. 29 dicembre 1910 n. 302)	<i>Approvazione progetto fognatura rione Posillipo.</i>
Legge 12 marzo 1911 n. 258 (G.U. 4 aprile 1911 n. 79)	<i>Provvedimenti per la città di Napoli.</i>
R.D. 31 luglio 1911, s.n.	<i>Proroga di 5 anni per il compimento delle espropriazioni e dei lavori per la creazione della zona aperta di Napoli.</i>
D.Luogot. 6 ottobre 1911	<i>Nomina commissione per il Porto di Napoli.</i>
Legge 4 aprile 1912 n. 297	<i>Autorizzazione della spesa di lire 6.500.000 per gli Istituti Universitari di Napoli.</i>
Legge 12 luglio 1912 n. 783 (G.U. 25 luglio 1912 n. 175)	<i>Facilitazione per l'esecuzione delle opere di risanamento della città di Napoli, autorizzate dalle leggi 15 gennaio 1885 n. 2892; 7 luglio 1902 n. 290 e 5 luglio 1908 n. 351.</i>
R.D. 2 gennaio 1913 n. 453	<i>Cassa Depositi e Prestiti (per Napoli interessano gli artt. dal 187 al 192).</i>
R.D. 29 maggio 1913 n. 828 (G.U. 23 luglio 1913 n. 171)	<i>Modificazione dell'art. 7 del regolamento approvato con R.D. 12 marzo 1885 n. 3003, pel risanamento della città di Napoli.</i>

Legge 13 giugno 1913 n. 921	<i>Rinnovazione della dichiarazione di pubblica utilità delle opere di risanamento della città di Napoli giusta i piani approvati in esecuzione della legge 15 gennaio 1885 n. 2892.</i>
R.D. 19 giugno 1913 n. 775	<i>Piano di bonificazione del Rione S. Giuseppe-Carità.</i>
Legge 22 giugno 1913, s.n.	<i>Approvazione convenzione tra il Ministero della Guerra e la Società Anonima Monte Echia Napoli (SEMEN) per la sistemazione della pendice franata di Pizzofalcone.</i>
Legge 11 luglio 1913 n. 921 (G.U. 9 agosto 1913 n. 186)	<i>Risanamento della città di Napoli. Rinnovazione della dichiarazione di pubblica utilità per i piani di ampliamento della città.</i>
R.D. 14 dicembre 1913 n. 1430 (G.U. 14 gennaio 1914 n. 10)	<i>Approvazione di alcune varianti al piano di creazione della zona aperta di Napoli.</i>
R.D. 5 luglio 1914 n. 785 (G.U. 10 agosto 1914 n. 191)	<i>Approvazione del piano di esecuzione delle opere per l'apertura di nuove vie nella zona del risanamento di Napoli, S. Ferdinando, Foria.</i>
R.D. 6 agosto 1914 n. 910 (G.U. 2 settembre 1914 n. 210)	<i>Approvazione del piano regolatore del nuovo rione occidentale della città di Napoli.</i>
Legge 20 dicembre 1914 n. 1410 (G.U. 7 gennaio 1915 n. 4)	<i>Esecuzione al compromesso 4 aprile 1914 concordato tra l'Amministrazione Militare e il Comune di Napoli circa l'erigendo stabilimento di artiglieria nella località Trivio all'Arenaccia in Napoli. Convenzione.</i>
R.D. 25 febbraio 1915 n. 295 (G.U. 31 marzo 1915 n. 82)	<i>Approvazione regolamento di cui alla legge 12 luglio 1912.</i>
R.D. 22 aprile 1915 n. 640	<i>Prolungamento del corso Orientale in Napoli.</i>
D. Luogot. 30 aprile 1916 n. 603 (G.U. 24 maggio 1916 n. 122)	<i>Proroga delle disposizioni dell'art. 3 della legge 15 luglio 1906 n. 388, concernente le esenzioni fiscali concesse ad opifici industriali di nuovo impianto nelle provincie meridionali, nella Sicilia, in Sardegna e nelle Marche ed Umbria.</i>
Legge 15 luglio 1916 n. 383	<i>Provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e la Sardegna.</i>

- D. Luogot. 27 agosto 1916 n. 1210
(G.U. 29 settembre 1916 n. 229) *Proroga di 5 anni per le espropriazioni ed i lavori occorrenti alla creazione di una zona aperta nel Comune di Napoli, giusta R.D. 14 ottobre 1906 e 31 luglio 1911.*
- D. Luogot. 24 maggio 1917 n. 981 *Nomina commissione per l'esame del progetto del Porto di Baia-Averno e la trasformazione del Lago d'Averno.*
- D. Luogot. 4 ottobre 1917 n. 166
(G.U. 29 ottobre 1917 n. 255) *Esecuzione dei contratti 23 novembre 1897 e 4 gennaio 1916 stipulati tra lo Stato e il Municipio di Napoli.*
- R.D. 20 gennaio 1918, s.n. *Approvazione variante al piano di ampliamento del rione Arenaccia Orientale.*
- D. Luogot. 27 gennaio 1918 n. 325
(G.U. 23 marzo 1918 n. 70) *Approvazione variante al piano regolatore del rione Materdei in Napoli.*
- D. Luogot. 10 marzo 1918 n. 448
(G.U. 13 aprile 1918 n. 88) *Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di ampliamento e sistemazione del Porto di Napoli. Convenzione 8 febbraio 1918.*
- D. Luogot. 16 giugno 1918 n. 839
(G.U. 2 luglio 1918 n. 155) *Affidamento del Porto di Napoli, fino a 6 mesi dopo la pace, ad un R. Commissario Straordinario.*
- D. Luogot. 30 giugno 1918 n. 972
(G.U. 22 luglio 1918 n. 172) *Approvazione ed esecutorietà delle convenzioni 6 aprile 1918 relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di un bacino di carenaggio ed opere accessorie nel porto di Napoli, e 5 giugno stesso anno per la costruzione ed esercizio del porto di Baia-Averno e la creazione nelle adiacenze di una zona industriale.*
- D. Luogot. 22 agosto 1918 n. 1327
(G.U. 27 settembre 1918 n. 228) *Approvazione del piano regolatore della zona occidentale della città di Napoli.*
- D. Luogot. 22 agosto 1918 n. 1331
(G.U. 24 settembre 1918 n. 225) *Istituzione di un Ufficio speciale del Genio Civile per il Porto di Napoli.*
- D. Luogot. 1 settembre 1918 n. 1482
(G.U. 19 ottobre 1918 n. 247) *Proroga dei termini rispettivamente stabiliti dall'art. 1 della convenzione 8 febbraio 1918 e dell'art. 24 del D. Luogot. 10 marzo 1918 n. 448, per la presentazione del piano regolatore della zona aperta del porto di Napoli e del programma dei lavori.*
- D. Luogot. 29 settembre 1918 n. 1570
(G.U. 2 novembre 1918 n. 258) *Autorizzazione all'Ente Autonomo del Porto di Napoli a farsi rappresentare e difendere in giudizio dalla R. Avvocatura Erariale.*

R.D. 17 novembre 1918 n. 1698	<i>Esecuzione opere pubbliche a sollievo della disoccupazione. Assegnazione per l'Università di Napoli di lire 2.012.000 .</i>
D. Luogot. 2 novembre 1918, s.n.	<i>Provvedimenti per il Porto della zona industriale di Napoli.</i>
D. Luogot. 31 dicembre 1918 n. 2076 (G.U. 25 gennaio 1919 n. 21)	<i>Proroga delle agevolazioni tributarie a favore degli istituti di Emissione per le opere di risanamento della città di Napoli.</i>
D.L. 27 febbraio 1919 n. 219 (G.U. 7 marzo 1919 n. 57)	<i>Provvedimenti per la città di Napoli.</i>
D. Luogot. 8 giugno 1919 n. 1353 (G.U. 22 ottobre 1919 n.251)	<i>Approvazione del regolamento per il funzionamento dell' Ente Autonomo del Porto di Napoli.</i>
R.D. 2 settembre 1919 n. 1668 (G.U. 19 settembre 1919 n. 224)	<i>Proroga delle agevolazioni tributarie di cui all'art. 3 della legge 15 luglio 1906 n. 383, a favore delle provincie meridionali, della Sicilia, Sardegna, Marche ed Umbria.</i>
R.D. 2 ottobre 1919 n. 2125 (G.U. 1 dicembre 1919 n. 283)	<i>Modifica dell' art. 5 del D. Luogot. 10 marzo 1918 n. 448 relativo alla istituzione di un Ente Autonomo per il Porto di Napoli e la zona industriale.</i>
R.D. 27 novembre 1919 n. 2354 (G.U. 3 gennaio 1920 n. 2)	<i>Nuova assegnazione per i lavori di fognatura. Conversione in legge il 17 aprile 1925 n. 473.</i>
R.D. 3 maggio 1920 n. 558 (G.U. 20 maggio 1920 n. 118)	<i>Provvedimenti per opere stradali (convertito in legge 17 aprile 1925 n. 473).</i>
R.D. 3 maggio 1920 n. 696 (G.U. 7 giugno 1920 n. 133)	<i>Dichiarazione di pubblica utilità convertito in legge 17 aprile 1925 n. 473.</i>
R.D. 30 maggio 1920 n. 209	<i>Autorizzazione della spesa di lire 8.000.000 per l'Università di Napoli.</i>
R.D. 20 giugno 1920, s.n.	<i>Piano regolatore di ampliamento della zona industriale e collegamento di questa al porto di Napoli. Case operaie.</i>
R.D. 30 settembre 1920 n. 1389	<i>Norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace.</i>
R.D. 6 gennaio 1921 n. 163 (G.U. 5 marzo 1921 n. 54)	<i>Proroga piano regolatore nuove vie sulla linea S. Ferdinando-Foria.</i>
Legge 24 marzo 1921 n. 375 (G.U. 6 maggio 1921 n. 106)	<i>Provvedimenti per l' Ente Autonomo Volturno in Napoli.</i>

- | | |
|---|--|
| R.D. 27 marzo 1921 n. 427
(G.U. 21 aprile 1921 n. 94) | <i>Proroga di talune disposizioni della legge 8 luglio 1904 n. 351 e della legge 12 marzo 1911 n. 258 contenenti provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli.</i> |
| R.D. 17 aprile 1921 n. 762
(G.U. 23 giugno 1921 n. 147) | <i>Approvazione del regolamento per il funzionamento e la procedura della Giunta Speciale per la liquidazione delle indennità di espropriazione in dipendenza dei provvedimenti speciali per Napoli
Regolamento esecuzione art. 17 e segg.
R.D. 27 febbraio 1919 n. 219.</i> |
| R.D. 13 luglio 1921, s.n. | <i>Istituzione R. Scuola Commerciale in Napoli.</i> |
| Legge 24 agosto 1921 n. 1290
(G.U. 30 settembre 1921 n. 230) | <i>Conversione in legge, con modifiche, del D. Luogot. 27 febbraio 1919 n. 219.</i> |
| R.D. 6 settembre 1921 n. 1354
(G.U. 22 ottobre 1921 n.253) | <i>Approvazione del regolamento per la esecuzione della legge 24 marzo 1921 n. 375, recante provvedimenti per l'Ente Autonomo Volturmo di Napoli.
Regolamento.</i> |
| R.D. 8 settembre 1921 n. 1419
(G.U. 31 ottobre 1921 n. 256) | <i>Proroga del termine fissato per la esecuzione di una zona aperta nel comune di Napoli.</i> |
| R.D. 2 maggio 1922 n. 893
(G.U. 14 luglio 1922 n. 165) | <i>Approvazione progetto per varianti piano esecuzione opere necessarie alla costruzione nuovo rione occidentale della città di Napoli.</i> |
| R.D. 15 ottobre 1922, s.n. | <i>Modifiche al piano di opere per la zona industriale di Napoli.</i> |
| R.D. 31 dicembre 1922 n. 1783
(G.U. 19 gennaio 1923 n. 15) | <i>Soppressione dell'Ente Portuale di Napoli.</i> |
| R.D. 7 gennaio 1923 n. 8
(G.U. 13 gennaio 1923 n. 10) | <i>Disposizioni circa le locazioni di immobili urbani e Commissari di Governo per le abitazioni.</i> |
| R.D. 3 febbraio 1923 n. 253
(G.U. 20 febbraio 1923 n. 42) | <i>Soppressione della Commissione Reale pel Credito Comunale e Provinciale e per la assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni.</i> |
| R.D. 8 febbraio 1923 n. 422
(G.U. 15 marzo 1923 n. 62) | <i>Dichiarazioni di pubblica utilità ed espropriazioni.</i> |
| R.D. 25 marzo 1923 n. 1018
(G.U. 21 maggio 1923 n. 118) | <i>Attribuzioni del R. Commissario Straordinario del Porto di Napoli.</i> |

R.D. 3 maggio 1923 n. 1285	<i>Autorizzazione per la direttissima Roma-Napoli della spesa di lire 193.400.000.</i>
R.D. 30 settembre 1923 n. 2102	<i>Provvedimenti per la R. Scuola d'Ingegneria di Napoli.</i>
R.D. 13 gennaio 1924 n. 187 (G.U. 21 febbraio 1924 n. 44)	<i>Passaggio ai comuni di Roma, Napoli, Palermo e Venezia delle rispettive gestioni daziarie governative.</i>
R.D. 20 gennaio 1924 n. 239 (G.U. 26 febbraio 1924 n. 48)	<i>Speciale centuria della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale per i servizi di polizia nel porto di Napoli (convertito in legge 17 aprile 1925 n. 473).</i>
R.D. 20 gennaio 1924 n. 239 (G.U. 1 marzo 1924 n. 52)	<i>Provvedimenti per i lavori di costruzione, ampliamento ed arredamento del porto di Napoli.</i>
R.D. 7 febbraio 1924 n. 266 (G.U. 27 febbraio 1924 n. 49)	<i>Approvazione progetto per la costruzione di una III funicolare in Napoli tra il rione del Conte di Mola (Galleria Umberto I) e il Vomero nuovo.</i>
R.D. 10 febbraio 1924 n. 212 (G.U. 25 febbraio 1924 n. 47)	<i>Autorizzazione di impianto di due nuovi tronchi tramviari in Napoli lungo la via Posillipo Alto da via Tasso a villa Patrizi e da questa alla contrada Villanova.</i>
R.D. 3 aprile 1924 n. 488 (G.U. 19 aprile 1924 n. 94)	<i>Proroga di applicazione di tasse portuali nei porti di Napoli, Venezia e Livorno.</i>
R.D. 23 maggio 1924 n. 944 (G.U. 21 giugno 1924 n. 145)	<i>Proroga dell'applicazione dell'art. 4 del R.D. 20 gennaio 1924 n. 239, recante provvedimenti per i lavori di costruzione, ampliamento e arredamento del porto di Napoli.</i>
R.D. 15 giugno 1924 n. 1160 (G.U. 28 luglio 1924 n. 176)	<i>Proroga del termine per l'esecuzione dei lavori della zona Franca.</i>
R.D. 25 settembre 1924 n. 1602 (G.U. 20 ottobre 1924 n. 246)	<i>Indennità e delegazioni di funzioni del R. Commissario del Porto di Napoli.</i>
R.D. 16 ottobre 1924 n. 1705	<i>Autorizzazione della spesa di lire 6.000.000 per l'Università di Napoli.</i>
R.D. 25 ottobre 1924 n. 1757 (G.U. 14 novembre 1924 n. 266)	<i>Provvedimenti per la città di Napoli.</i>
R.D. 28 dicembre 1924 n. 2178 (G.U. 17 gennaio 1925 n. 13)	<i>Istituzione della Borsa per le contrattazioni delle merci in Napoli.</i>
R.D. 28 dicembre 1924 n. 2101 (G.U. 31 dicembre 1924 n. 304)	<i>Tasse portuali a Genova, Napoli, Venezia, Livorno.</i>

- | | |
|--|---|
| R.D. 2 gennaio 1925 n. 5
(G.U. 9 gennaio 1925 n. 6) | <i>Estensione al Comune di Napoli delle disposizioni circa la facoltà ai Prefetti di disporre la sospensione in generale degli sfratti dalle abitazioni e norme generali sul subaffitto.</i> |
| R.D. 6 febbraio 1925 n. 221
(G.U. 9 marzo 1925 n. 56) | <i>Proroga del termine assegnato al Comune di Napoli per le espropriazioni degli immobili occorrenti per l'esecuzione dei lavori del piano regolatore della zona occidentale della città.</i> |
| R.D. 8 febbraio 1925 n. 93
(G.U. 13 febbraio 1925 n. 36) | <i>Convenzioni con le società concessionarie dei lavori di ampliamento e di arredamento del porto di Napoli.</i> |
| R.D. 22 febbraio 1925 n. 209
(G.U. 6 marzo 1925 n. 54) | <i>Abrogazione del R.D. 30 giugno 1918 n. 972 concernente l'approvazione delle concessioni relative ad opere nei porti di Napoli e Baia-Averno.</i> |
| R.D. 29 febbraio 1925 n. 2385 | <i>Provveditorato OO.PP. e Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli.</i> |
| Legge 17 aprile 1925 n. 473
(G.U. 5 maggio 1925 n. 104) | <i>Conversione di decreti di legge.</i> |
| R.D. 14 giugno 1925 n. 1303
(G.U. 8 agosto 1925 n. 183) | <i>Funzionamento della Milizia portuaria per la Sicurezza Nazionale (convertito in legge 18 marzo 1926 n. 562).</i> |
| Legge 18 giugno 1925 n. 1095
(G.U. 7 luglio 1925 n. 155) | <i>Conversione in legge del R.D. 25 settembre 1924 n. 1602.</i> |
| R.D. 25 giugno 1925 n. 1264
(G.U. 1 agosto 1925 n. 177) | <i>Autorizzazione alla Cassa di Risparmio del Banco di Napoli ed altre a concedere mutui all'Ente Autonomo "Voluturno" di Napoli con le norme ed alle condizioni della legge 24 marzo 1924 n. 375 e del relativo regolamento.</i> |
| R.D. 7 luglio 1925 n. 1173
(G.U. 16 luglio 1925 n. 163) | <i>Istituzione dei provveditorati alle OO.PP. per il Mezzogiorno e le Isole.</i> |
| R.D. 12 luglio 1925 n. 1407
(G.U. 20 agosto 1925 n. 192) | <i>Modifiche al R.D. 28 dicembre 1924 n. 2101.</i> |
| R.D. 8 agosto 1925 n. 1356
(G.U. 13 agosto 1925 n. 187) | <i>Anticipazione all'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli.</i> |
| R.D. 15 agosto 1925 n. 1636
(G.U. 29 settembre 1925 n. 226) | <i>Costituzione e funzionamento dell'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli.</i> |

R.D. 15 agosto 1925 n. 1786 (G.U. 26 ottobre 1925 n. 249)	<i>Nomina dell'Alto Commissario per la città e provincia di Napoli.</i>
R.D. 4 settembre 1925 n. 1752 (G.U. 19 ottobre 1925 n. 243)	<i>Provvedimenti per l'autostrada Napoli-Salerno. Approvazione convenzione 29 luglio 1925 con la Società Autostrade Meridionali.</i>
R.D. 23 ottobre 1925 n. 2488 (G.U. n. 281 del 1926)	<i>Dichiarazione di pubblica utilità delle opere necessarie per la costruzione della R. Accademia Aeronautica a Capodichino in Napoli.</i>
R.D. 29 novembre 1925 n. 2385 (G.U. 18 gennaio 1926 n. 13)	<i>Disposizioni per la sistemazione idraulica di pianura dei corsi d'acqua del Mezzogiorno Continentale e delle Isole ed altre norme concernenti la competenza dei Provveditorati alle OO.PP..</i>
D.M. 10 dicembre 1925, s.n. (G.U. 27 febbraio 1926 n. 48)	<i>Espropriazione di immobili per l'ampliamento del Campo di Aviazione di Capodichino in Napoli.</i>
R.D. 31 dicembre 1925 n. 2436	<i>Spesa di lire 2.000.000 per l'Università di Napoli.</i>
R.D. 3 gennaio 1926 n. 67 (G.U. 22 gennaio 1926 n. 17)	<i>Proroga al 1° gennaio 1927 dell'applicazione delle tasse portuali a Napoli.</i>
R.D. 3 gennaio 1926 n. 102 (G.U. 2 febbraio 1926 n. 26)	<i>Nomina a reggente il Commissariato per il Porto di Napoli del Col. di Porto Francesco Pasciuto, in sostituzione del V. Amm. di Armata nella riserva navale S. E. Enrico Millo.</i>
R.D. 3 gennaio 1926 n. 162 (G.U. 13 febbraio 1926 n. 36)	<i>Approvazione della convenzione relativa ai servizi di vigilanza e di riscontro per la riscossione dei dazi di consumo nel comune di Napoli.</i>
R.D. 10 gennaio 1926 n. 15 (G.U. 15 gennaio 1926 n. 11)	<i>Proroga delle locazioni delle case di abitazione e dei negozi nel territorio dell'Alto Commissariato di Napoli.</i>
R.D. 14 gennaio 1926 n. 140 (G.U. 11 febbraio 1926 n. 34)	<i>Modificazioni al R.D. 7 luglio 1925 n. 1173.</i>
R.D. 7 febbraio 1926 n. 359 (G.U. 10 marzo 1926 n. 57)	<i>Passaggio all'Alto Commissariato per la provincia di Napoli dell'Amministrazione della zona industriale ed ampliamento di essa.</i>

R.D. 4 marzo 1926 n. 637 (G.U. 23 aprile 1926 n. 94)	<i>Approvazione della convenzione 16 novembre 1925 stipulata col Comune di Napoli relativa alla costruzione della nuova strada litoranea di quella città.</i>
Legge 8 marzo 1926 n. 562	<i>Conversione in legge del R.D. 7 luglio 1925 n. 1173.</i>
Legge 18 marzo 1926 n. 592	<i>Conversione in legge R.D. 4 settembre 1925 n. 1752.</i>
R.D. 2 aprile 1926 n. 752 (G.U. 11 maggio 1926 n. 109)	<i>Poteri all'Alto Commissario per la città e la provincia di Napoli in materia di espropriazioni per pubblica utilità.</i>
Legge 3 aprile 1926 n. 686 (G.U. 30 aprile 1926 n. 100)	<i>Trasferimento all'autorità giudiziaria della competenza per il pagamento delle indennità di espropriazione per causa di pubblica utilità.</i>
R.D. 11 aprile 1926 n. 752 (G.U. 11 maggio 1926 n. 109)	<i>Poteri dell'Alto Commissario per la città e provincia di Napoli in materia di espropriazione per pubblica utilità.</i>
R.D. 20 maggio 1926 n. 872 (G.U. 1 giugno 1926 n. 126)	<i>Proroga delle agevolazioni tributarie in favore delle provincie meridionali e delle isole.</i>
R.D. 3 giugno 1926 n. 1002 (G.U. 19 giugno 1926 n. 141)	<i>Aggregazione al Comune di Napoli dei Comuni di Soccavo, Pianura, Chiaiano ed Uniti, Secondigliano.</i>
R.D. 1 luglio 1926 n. 1329 (G.U. 10 agosto 1926 n. 184)	<i>Norme per l'applicazione dell'art. 22 del R.D. 7 luglio 1925 n. 1173.</i>
R.D. 9 luglio 1926 n. 1466 (G.U. 2 settembre 1926 n. 204)	<i>Approvazione del regolamento per l'applicazione del contributo nelle spese di costruzione e manutenzione delle fognature di Napoli. Regolamento.</i>
R.D. 9 agosto 1926 n. 1691 (G.U. 12 ottobre 1926 n. 237)	<i>Approvazione della convenzione stipulata tra il Comune di Napoli, la Società per il Risanamento, le banche d'Italia e di Napoli, per transazione di liti e concessione alla detta Società della costruzione del nuovo rione Arenella in Napoli. Transazione e concessione edilizia.</i>
R.D. 16 settembre 1926 n. 1728 (G.U. 21 ottobre 1926 n. 245)	<i>Istituzione di una sezione staccata della Borsa merci di Napoli.</i>
D. Alto Commissariato 12 ottobre 1926 n. 10564-1158	<i>Approvazione piano Rione Arenella.</i>

- R.D. 14 ottobre 1926 n. 2021
(G.U. 10 dicembre 1926 n. 284) *Semplificazioni di procedura nelle espropriazioni occorrenti per i lavori che si eseguono dall'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli e dai Provveditorati alle OO.PP..*
- R.D. 14 ottobre 1926 n. 2199
(G.U. 11 gennaio 1927 n. 7) *Approvazione statuto R. Scuola di Ingegneria di Napoli.*
- R.D. 21 ottobre 1926 n. 1926
(G.U. 24 novembre 1926 n. 271) *Istituzione di una sezione staccata della Borsa merci presso il mercato agricolo generale di Napoli.*
- R.D. 11 novembre 1926 n. 2015
(G.U. 9 dicembre 1926 n. 283) *Nomina dell'Amm. d'Armata Emilio Solari a R. Commissario del Porto di Napoli.*
- R.D. 12 dicembre 1926 n. 2190
(G.U. 31 dicembre 1926 n. 301) *Proroga dell'applicazione delle tasse portuali a Napoli.*
- R.D. 12 dicembre 1926 n. 2258
(G.U. 13 gennaio 1927 n. 9) *Modificazioni al D.L. 22 febbraio 1925 n. 209 che revocava le convenzioni per esecuzione delle opere di costruzione di bacino di carenaggio in Napoli e di un porto a Baia Averno.*
- R.D. 2 gennaio 1927 n. 1
(G.U. 2 gennaio 1927 n. 7) *Riordinamento delle circoscrizioni provinciali.*
- R.D. 6 gennaio 1927 n. 24
(G.U. 21 gennaio 1927 n. 16) *Spesa per opere pubbliche nella città e provincia di Napoli (lire 40.000.000 per la costruzione del nuovo ospedale ai Cangiani in Napoli).*
- R.D. 23 gennaio 1927 n. 84
(G.U. 2 febbraio 1927 n. 34) *Proroga del termine per il compimento dei lavori per la costruzione di una terza funicolare in Napoli.*
- R.D. 6 febbraio 1927 n. 76
(G.U. 10 febbraio 1927 n. 33) *Norme per la esecuzione degli sfratti nel territorio dell'Alto Commissariato di Napoli.*
- R.D. 17 febbraio 1927 n. 344
(G.U. 24 marzo 1927 n. 69) *Sistemazione di alcune zone archeologiche nel napoletano.*
- D.M. 2 marzo 1927
(G.U. 3 marzo 1927 n. 51) *Istruzioni per l'applicazione del R.D. 6 febbraio 1927 n. 76.*
- R.D. 17 marzo 1927 n. 430
(G.U. 8 aprile 1927 n. 82) *Dichiarazione di pubblica utilità della espropriazione degli immobili necessari per l'ampliamento del campo di aviazione "Ugo Niutta" a Capodichino.*
- R.D. 14 aprile 1927 n. 595
(G.U. 3 maggio 1927 n. 102) *Facoltà al Comune di Napoli di dispensare dal servizio il personale dipendente e di riordinare gli uffici ed i servizi del Comune.*

R.D. 21 aprile 1927 n. 545 (G.U. 25 aprile 1927 n. 95)	<i>Istituzione di Commissioni di Conciliazione per le vertenze sugli alloggi.</i>
Legge 2 giugno 1927 n. 912 (G.U. 18 giugno 1927 n. 140)	<i>Conversione in legge del R.D. 3 giugno 1926 n. 1002.</i>
Legge 9 giugno 1927 n. 930 (G.U. 18 giugno 1927 n. 140)	<i>Conversione in legge del R.D. 6 febbraio 1927 n. 76.</i>
Legge 9 giugno 1927 n. 1079 (G.U. 8 luglio 1927 n. 156)	<i>Conversione in legge del R.D. 14 ottobre 1926 n. 2021.</i>
Legge 9 giugno 1927 n. 1269 (G.U. 4 agosto 1927 n. 179)	<i>Conversione in legge del R.D. 12 dicembre 1926 n. 2190.</i>
R.D. 16 giugno 1927 n. 948 (G.U. 22 giugno 1927 n. 143)	<i>Prezzi delle locazioni di immobili urbani.</i>
D.M. 24 giugno 1927 (G.U. 24 giugno 1927 n. 145)	<i>Norme per l'applicazione del R.D. 16 giugno 1927 n. 948.</i>
R.D. 7 luglio 1927 n. 1196 (G.U. 19 luglio 1927 n. 165)	<i>Passaggio all'Amministrazione Provinciale di Napoli delle funzioni della soppressa Amministrazione Provinciale di Caserta per la definizione dei negozi giuridici in corso e per la liquidazione dei debiti e dei crediti.</i>
R.D. 9 agosto 1927 n. 1691	<i>Approvazione convenzione 9 giugno 1926 per il nuovo rione Arenella in Napoli.</i>
R.D. 6 ottobre 1927 n. 1934 (G.U. 28 ottobre 1927 n. 250)	<i>Facoltà al R. Commissario straordinario per il porto di Napoli di disciplinare il servizio delle guide e dei portabagagli.</i>
R.D. 23 ottobre 1927 n. 2028 (G.U. 11 febbraio 1927 n. 261)	<i>Disposizioni relative all'appalto per la costruzione e l'arredamento del nuovo ospedale ai Cangiani in Napoli.</i>
R.D. 21 novembre 1927 n. 2316 (G.U. 20 dicembre 1927 n. 293)	<i>Modificazioni al R.D. 4 settembre 1927 n. 1752.</i>
Legge 22 dicembre 1927 n. 2405 (G.U. 30 dicembre 1927 n. 302)	<i>Conversione in legge del R.D. 6 gennaio 1927 n. 24.</i>
R.D. 27 dicembre 1927 n. 2611 (G.U. 18 gennaio 1927 n. 14)	<i>Facoltà all'Alto Commissario per la città e la provincia di Napoli di eseguire procedura sollecita per gli appalti e norme per l'assunzione, da parte del Commissario stesso, di impegni di spese per opere pubbliche.</i>
Legge 29 dicembre 1927 n. 2817 (G.U. 23 febbraio 1928 n. 45)	<i>Conversione in legge del R.D. 9 agosto 1926 n. 1691.</i>

Legge 8 gennaio 1928 n. 46 (G.U. 2 febbraio 1928 n. 27)	<i>Conversione in legge del R.D. 17 febbraio 1927 n. 344.</i>
R.D. 5 febbraio 1928 n. 783 (G.U. 24 aprile 1928 n. 96)	<i>Proroga del termine assegnato al Comune di Napoli pel compimento dei lavori e per le occorrenti espropriazioni degli immobili per la costruzione di una terza funicolare in Napoli tra il rione del Conte di Mola (Galleria Umberto I°) ed il Vomero nuovo.</i>
Legge 16 febbraio 1928 n. 204 (G.U. 24 febbraio 1928 n. 46)	<i>Conversione in legge del R.D. 21 aprile 1927 n. 545.</i>
Legge 23 febbraio 1928 n. 404 (G.U. 16 marzo 1928 n. 64)	<i>Conversione in legge del R.D. 14 aprile 1927 n. 595.</i>
Legge 14 giugno 1928 n. 1325 (G.U. 27 giugno 1928 n. 149)	<i>Conversione in legge del R.D. 27 dicembre 1927 n. 2611.</i>
Legge 14 giugno 1928 n. 1326 (G.U. 27 giugno 1928 n. 149)	<i>Conversione in legge del R.D. 23 ottobre 1927 n. 2028.</i>
D.M. 2 ottobre 1928 (G.U. 19 ottobre 1928 n. 244)	<i>Direzione della disciplina del lavoro in alcuni porti del Regno.</i>
D.M. 22 novembre 1928 (G.U. 8 febbraio 1929 n. 33)	<i>Delimitazione della zona di servitù intorno all'aeroporto di Capodichino.</i>
Legge 22 novembre 1928 n. 2769 (G.U. 20 dicembre 1928 n. 295)	<i>Conversione in legge del R.D. 4 settembre 1927 n. 1752.</i>
Legge 20 dicembre 1928 n. 2882 (G.U. 3 gennaio 1929 n. 2)	<i>Conversione in legge del R.D. 16 giugno 1927 n. 948.</i>
R.D. 25 aprile 1929 n. 945 (G.U. 17 giugno 1929 n. 140)	<i>Modifiche al R.D. 9 luglio 1926 n. 1466.</i>
R.D. 3 ottobre 1929 n. 1842 (G.U. 25 ottobre 1929 n. 249)	<i>Conferimento al Comune di Napoli dei poteri straordinari per il riordinamento degli Uffici e dei servizi e per la dispensa del personale.</i>
R.D. 23 agosto 1929 n. 1641 (G.U. 27 settembre 1929 n. 225)	<i>Regolamento speciale per l'uso e la viabilità della strada di allacciamento fra Napoli e Pompei concessa alla Società Anon. Autostrade Meridionali.</i>
R.D. 21 novembre 1929 n. 2220 (G.U. 16 gennaio 1930 n. 12)	<i>Modifiche al R.D. 15 agosto 1925 n. 1636.</i>
R.D. 30 dicembre 1929 n. 2178 (G.U. 4 gennaio 1930 n. 3)	<i>Estensione al Comune di Napoli dell'ordinamento podestarile.</i>
Legge 27 marzo 1930 n. 316 (G.U. 14 aprile 1930 n. 88)	<i>Conversione in legge del R.D. 30 dicembre 1929 n. 2178.</i>

D.M. 15 maggio 1930 (G.U. 28 maggio 1930 n. 125)	<i>Modifiche tabella D.M. 2 ottobre 1928.</i>
R.D. 3 luglio 1930 n. 1013 (G.U. 6 agosto 1930 n. 183)	<i>Approvazione della convenzione stipulata tra il Ministero delle Finanze ed il Comune di Napoli per i servizi demandati alla R. Guardia di Finanza relativamente alla riscossione delle imposte di consumo.</i>
R.D. 10 luglio 1930 n. 1048 (G.U. 11 agosto 1930 n. 187)	<i>Proroghe e aggiunte al R.D. 15 agosto 1925 n. 1636.</i>
R.D. 23 ottobre 1930 n. 1434 (G.U. 18 novembre 1930 n. 268)	<i>Soppressione dal 1° gennaio 1931 del R. Commissariato per il Porto di Napoli.</i>
R.D. 20 novembre 1930 n. 1579 (G.U. 11 dicembre 1930 n. 287)	<i>Provvedimenti per la città di Napoli e per i Comuni delle provincie di Napoli e Salerno per il terremoto del 23 luglio 1930.</i>
D.M. 24 marzo 1945 n. 3561	<i>Nomina Commissione per la ricostruzione del Porto di Napoli.</i>
Legge 28 marzo 1946 n. 199	<i>Stanziamiento di somma per il Porto di Napoli.</i>
Legge 28 marzo 1952 n. 200	<i>Legge speciale.</i>
Legge 9 aprile 1953 n. 227	<i>Legge speciale di Napoli.</i>
Legge 11 febbraio 1952 n. 75	<i>Istituzione porto franco del porto di Napoli.</i>
D.M. 1954 n. 6354 (G.U. 26 marzo 1954 n. 70)	<i>Attuazione del regime di porto franco del porto di Napoli.</i>
D.M. 11 gennaio 1955 n. 20 (G.U. 26 gennaio 1955)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona della Conca di Agnano in Napoli.</i>
Legge 12 febbraio 1955 n. 38 (G.U. 2 marzo 1955)	<i>Finanziamenti industriali all'ISVEIMER</i>
D.M. 15 giugno 1955 n. 6354 (G.U. 5 luglio 1955 n. 152)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle zone di Via A. Falcone e Via T. Tasso in Napoli</i>
Legge 20 giugno 1955 n. 555 (G.U. 20 luglio 1955 n. 165)	<i>Contributi straordinari al comune di Napoli.</i>
D.M. 30 ottobre 1956 (G.U. 9 novembre 1956 n. 284)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Corso Vittorio Emanuele in Napoli.</i>

D.M. 7 novembre 1956 (G.U. 15 novembre 1956 n. 290)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Parco Grifeo in Napoli.</i>
D.M. 22 dicembre 1956 (G.U. 19 gennaio 1956 n. 17)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Castel Sant'Elmo in Napoli.</i>
D.M. 12 febbraio 1957 (G.U. 25 febbraio 1957 n. 52)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Via Manzoni I° tratto in Napoli.</i>
D.M. 15 luglio 1957 (G.U. 26 luglio 1957 n. 185)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Montesanto, S. Pasquale in Napoli.</i>
D.M. 24 ottobre 1957 (G.U. 6 novembre 1957 n. 273)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Posillipo in Napoli.</i>
D.M. 24 ottobre 1957 (G.U. 8 novembre 1957 n. 275)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Montedonzelli in Napoli.</i>
D.M. 25 ottobre 1957 (G.U. 12 novembre 1957 n. 279)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di S. Maria Apparente-Parco Margherita a valle del C.so V. Emanuele in Napoli.</i>
D.M. 23 novembre 1957 (G.U. 2 dicembre 1957 n. 297)	<i>Capodimonte in Napoli.</i>
D.M. 8 gennaio 1958 (G.U. 23 gennaio 1958 n.18)	<i>Zona piazza "Quattro Stagioni" in Napoli.</i>
D.M. 25 gennaio 1958 (G.U. 7 febbraio 1958 n. 33)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona dei Camaldoli e adiacenze in Napoli.</i>
D.M. 26 marzo 1958 (G.U. 28 aprile 1958 n. 102)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Via Filippo Palizzi e sue adiacenze.</i>
D.M. 27 maggio 1958 (G.U. 6 giugno 1958 n. 133)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera da Piazza Vittoria a Piazza Barbaja.</i>
D.M. 6 novembre 1958 (G.U. 2 dicembre 1958 n. 290)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Monte Echia e sue adiacenze in Napoli.</i>
D.M. 23 giugno 1959 n. 3239/3291 (G.U. 13 luglio 1959 n. 165)	<i>Approvazione di varianti al piano parziale di Ricostruzione di Napoli, relative alla sistemazione del comparto identificato da Vico del Leone e Vico Dogana del Sole e della zona della Chiesa di S. Maria di Portosalvo.</i>

- | | |
|---|---|
| D.M. 14 dicembre 1959
(G.U. 5 aprile 1960 n. 83) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del piazzale Belvedere, in località Montedonzelli in Napoli.</i> |
| D.M. 14 dicembre 1959
(G.U. 25 marzo 1959 n. 73) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Via Orazio in Napoli.</i> |
| D.M. 15 dicembre 1959
(G.U. 16 marzo 1960 n. 66) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del Viale Maria Cristina di Savoia in Napoli.</i> |
| D.P.R. 22 gennaio 1960 n. 175
(G.U. 3 marzo 1960 n. 54) | <i>Approvazione di variante al piano regolatore generale di Napoli, relativa alla zona di Posillipo orientale.</i> |
| Legge 3 marzo 1960 n. 167
(G.U. 17 marzo 1960 n. 67) | <i>Aumento del capitale di fondazione del Banco di Napoli e del fondo di dotazione del Banco di Sicilia.</i> |
| D.P.R. 22 giugno 1960 n. 1995
(suppl. G.U. 18 ottobre 1960 n. 260) | <i>Istituzione dell'Istituto Professionale di Stato per il Commercio a Napoli.</i> |
| D.M. 14 luglio 1960
(G.U. 2 agosto 1960 n. 188) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona prospiciente la Riviera di Chiaia in Napoli.</i> |
| D.M. 18 luglio 1960
(G.U. 12 ottobre 1960 n. 250) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona compresa tra Via Alessandro Manzoni e la strada comunale di Porta Posillipo.</i> |
| D.M. 9 settembre 1960
(G.U. 3 ottobre 1960 n. 242) | <i>Aumento del capitale di fondazione del Banco di Napoli e del fondo di dotazione del Banco di Sicilia.</i> |
| D.P.R. 16 marzo 1961 n. 1034
(G.U. 17 ottobre 1961 n. 259) | <i>Approvazione di variante al vigente piano regolatore per la zona del Drizzagno al Corso Vittorio Emanuele ed il piano particolareggiato della zona medesima.</i> |
| D.M. 21 novembre 1961
(G.U. 18 dicembre 1961 n. 313) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Via Tasso, Corso Vittorio Emanuele in Napoli.</i> |
| D.M. 13 aprile 1961
(G.U. 24 aprile 1961 n. 101) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a monte e a valle di Via Aniello Falcone in Napoli.</i> |
| D.M. 11 dicembre 1961
(G.U. 26 gennaio 62 n. 23) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico (paesistico) dei suoli a valle di Via Michelangelo da Caravaggio in località Canzanella.</i> |

- | | |
|--|--|
| D.M. 18 gennaio 1962
(G.U. 9 febbraio 1962 n. 36) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico (paesistico) della zona a monte del secondo tratto di Via Tasso e Via Aniello Falcone.</i> |
| D.M. 14 aprile 1962
(G.U. 28 maggio 1962 n. 135) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico (paesistico) della zona a monte della Via Ponti Rossi in Napoli.</i> |
| D.P.R. 27 aprile 1962 n. 925
(G.U. 27 luglio 1962 n. 188) | <i>Approvazione dello statuto della sezione autonoma per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità presso il Banco di Napoli, con sede in Napoli.</i> |
| D.M. 2 maggio 1962
(G.U. 22 maggio 1962 n. 156) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico (paesistico) della zona sottostante la Via Luigia Sanfelice in Napoli.</i> |
| D.M. 9 luglio 1962
(G.U. 21 settembre 1962 n. 238) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico (paesistico) dei terreni a valle di Via Nuova del Campo e di Via S. Maria del Pianto.</i> |
| Legge 24 luglio 1962 n. 1071
(G.U. 8 agosto 1962 n. 199) | <i>Costruzione in Napoli di impianti sportivi.</i> |
| D.P.R. 24 luglio 1962 n. 1373
(G.U. 25 settembre 1962 n. 241) | <i>Approvazione di una variante al Piano Regolatore generale per le zone di Vomero-Arenella, Posillipo occidentale, Fuorigrotta e Capodimonte.</i> |
| D.P.R. 31 dicembre 1962 n. 1872
(G.U. 2 febbraio 1963 n. 30) | <i>Approvazione dello statuto del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Napoli.</i> |
| D.M. 25 giugno 1965
(G.U. 25 ottobre 1965 n. 267) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico (paesistico) della zona a valle di Via A. Cardarelli.</i> |
| D.M. 20 maggio 1967
(G.U. 9 giugno 1967 n. 142) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico (paesistico) delle zone di S. Maria ai Monti, S. Rocco e del Vallone al ponte dei Calciaioli.</i> |
| D.M. 1 settembre 1967
(G.U. 27 settembre 1967 n. 242) | <i>Elenco dei comuni per i quali il nulla osta previsto dall'art. 28, secondo comma, della legge 17 agosto 1942 n. 1150, nel testo modificato dall'art. 8 della legge 6 agosto 1967, n. 765, viene rilasciato con decreto del Ministero per i lavori pubblici di concerto con il Ministero per la pubblica istruzione.</i> |

- | | |
|--|---|
| D.P.R. 30 ottobre 1969 n. 1308
(G.U. 19 maggio 1970 n. 123) | <i>Approvazione di variante al Piano Regolatore Generale relativa alla grande viabilità.</i> |
| D. Provv. reg. OO.PP. Campania
8 maggio 1970 n. 14839
(G.U. 26 maggio 1970 n. 130) | <i>Approvazione di variante al Piano Regolatore Generale.</i> |
| D. Provv. reg. OO.PP. Campania
3 giugno 1970 n. 19372
(G.U. 1 luglio 1970 n. 162) | <i>Approvazione di variante al P.R.G..</i> |
| Legge 25 luglio 1971 n. 545
(G.U. 7 agosto 1971 n. 199) | <i>Norme sul riordinamento delle circoscrizioni territoriali delle conservatorie dei registri immobiliari e disposizioni connesse.</i> |
| L.R. 13 maggio 1974 n. 17
(Boll. Uff. Campania
17 maggio 74 n. 35) | <i>Misure temporanee di tutela urbanistica in attesa dell'approvazione dei Piani Regolatori Generali dei Comuni costieri e del Piano Regolatore di assetto urbanistico territoriale.</i> |
| D.M. 21 febbraio 1977
(G.U. 29 aprile 1977 n. 115) | <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona sita nell'ambito del Comune di Napoli.</i> |
| D.P.C.M. 24 novembre 1980
(G.U. 24 novembre 1980 n. 322) | <i>Dichiarazione di calamità naturale ai sensi dell'art. 5 della legge 8 dicembre 1970 n. 996, per la situazione insorta a seguito degli eventi sismici che hanno colpito i territori delle Regioni Basilicata e Campania e nomina del Commissario.</i> |
| D.L. 26 novembre 1980 n. 776
(G.U. 27 novembre 1980 n. 326) | <i>Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980.</i> |
| D.L. 5 dicembre 1980 n. 779
(G.U. 6 dicembre 1980 n. 335) | <i>Ulteriori interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980.</i> |
| Legge 22 dicembre 1980 n. 874
(G.U. 24 dicembre 1980 n. 351) | <i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 26 dicembre 1980 n. 776, recante interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980.</i> |
| Legge 22 dicembre 1980 n. 875
(G.U. 24 dicembre 1980 n. 351) | <i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 5 dicembre 1980 n. 779, recante ulteriori interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980.</i> |

D.L. 31 gennaio 1981 n. 11 (G.U. 31 gennaio 1981 n. 30)	<i>Adeguamento di talune procedure ed agevolazioni in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980.</i>
D.L. 13 febbraio 1981 n. 19 (G.U. 14 febbraio 1981 n. 45)	<i>Individuazione dei comuni colpiti dal sisma del novembre 1980.</i>
L.R. 21 febbraio 1981 n. 8 (Boll. Uff. Campania 2 marzo 1981 n. 15)	<i>Acquisto di prefabbricati destinati a locali per servizi di utilità pubblica e sociale, attività produttive e commerciali, case sparse o rurali.</i>
D.L. 25 febbraio 1981 n. 33 (G.U. 27 febbraio 1981 n. 58)	<i>Ulteriori interventi in favore delle popolazioni delle regioni Basilicata e Campania, colpite dal terremoto del novembre 1980 e del febbraio 1981.</i>
Legge 30 marzo 1981 n. 104 (G.U. 1 aprile 1981 n. 90)	<i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 31 gennaio 1981 n. 11, concernente adeguamento di talune procedure ed agevolazioni in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980.</i>
Legge 16 aprile 1981 n. 140 (G.U. 18 aprile 1981 n. 108)	<i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 14 febbraio 1981 n. 24, recante misure eccezionali per la tutela e lo sviluppo dell'occupazione nelle zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i>
Legge 14 maggio 1981 n. 219 (Suppl. Ord. G.U. 18 maggio 1981 n. 134)	<i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 14 marzo 1981 n. 75, recante ulteriori interventi in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del novembre 1980 e del febbraio 1981. Provvedimenti organici per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori colpiti.</i>
D.P.C.M. 22 maggio 1981 (G.U. 2 maggio 1981 n. 146)	<i>Individuazione dei comuni delle regioni Basilicata, Campania e Puglia colpiti dagli eventi sismici del novembre 1980.</i>
D.M. 2 luglio 1981 (Suppl. Ord. G.U. 21 luglio 1981 n. 198)	<i>Normativa per le riparazioni ed il rafforzamento degli edifici danneggiati dal sisma nelle regioni Basilicata, Campania e Puglia.</i>
D.M. 4 agosto 1981 (G.U. 8 agosto 1981 n. 217)	<i>Provvedimenti organici per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori colpiti dal terremoto.</i>
D.L. 22 dicembre 1981 n. 788 (G.U. 31 dicembre 1981 n. 358)	<i>Disciplina della gestione stralcio della attività del Commissario per le zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i>

- | | |
|---|---|
| D.L. 27 febbraio 1982 n. 57
(G.U. 2 marzo 1982 n. 59) | <i>Disciplina per la gestione stralcio dell'attività del Commissario per le zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i> |
| Legge 29 aprile 1982 n. 187
(G.U. 30 aprile 1982 n. 118) | <i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 27 febbraio 1982 n. 57, concernente disciplina stralcio dell'attività del Commissario per le zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i> |
| Legge 29 novembre 1982 n. 883
(G.U. 1 dicembre 1982 n. 330) | <i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 1 ottobre 1982, n. 696, recante misure urgenti per l'accelerazione dell'opera di ricostruzione nelle zone colpite dal terremoto del novembre 1980 e del febbraio 1981.</i> |
| Legge 23 dicembre 1982 n. 940
(G.U. 29 dicembre 1982 n. 356) | <i>Proroga delle gestioni commissariali per la realizzazione del piano straordinario di edilizia residenziale nell'area metropolitana di Napoli.</i> |
| D.L. 28 febbraio 1983 n. 55
(G.U. 2 marzo 1983 n. 59) | <i>Provvedimenti urgenti per il settore della finanza locale per l'anno 1983.</i> |
| Legge 11 aprile 1983 n. 114
(G.U. 13 aprile 1983 n. 100) | <i>Proroga della gestione stralcio dell'attività del commissario per le zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i> |
| Legge 4 maggio 1983 n. 164
(G.U. 9 maggio 1983 n. 125) | <i>Proroga dei termini di presentazione delle domande per l'erogazione dei contributi nelle zone colpite dal sisma del 23 novembre 1980.</i> |
| D.L. 7 novembre 1983 n. 623
(G.U. 7 novembre 1983 n. 305) | <i>Interventi urgenti per le zone colpite dal bradisismo dell'area flegrea e dal terremoto del 1980.</i> |
| L.R. 25 novembre 1983 n. 70
(Boll. Uff. Campania
7 dicembre 1983 n. 65) | <i>Modifiche alla legge regionale 17 marzo 1981 n. 16 per la concessione dei contributi ai cittadini dei comuni colpiti dal sisma del 1980 per costruzione, acquisto e restauro di alloggi.</i> |
| Legge 23 dicembre 1983 n. 748
(G.U. 2 gennaio 84 n. 1) | <i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 7 novembre 1983 n. 623, recante interventi urgenti per zone colpite dal bradisismo dell'area flegrea e dal terremoto del 1980.</i> |
| D.L. 29 dicembre 1983 n. 756
(G.U. 31 dicembre 1983 n. 358) | <i>Proroga dei termini ed accelerazione delle procedure per l'applicazione della Legge 14 maggio 1981 n. 219, e successive modificazioni.</i> |

D.L. 28 febbraio 1984 n. 19 (G.U. 29 febbraio 1984 n. 59)	<i>Proroga dei termini ed accelerazione delle procedure per l'applicazione della Legge 14 maggio 1981 n. 219, e successive modificazioni.</i>
Legge 18 aprile 1984 n. 80 (G.U. 19 aprile 1984 n. 110)	<i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 28 febbraio 1984 n. 19, recante proroga dei termini ed accelerazione delle procedure per l'applicazione della legge 14 maggio 1981 n. 219, e successive modificazioni.</i>
D.L. 29 giugno 1984 n. 271 (G.U. 30 giugno 1984 n. 179)	<i>Ulteriore proroga della gestione stralcio dell'attività del commissario per le zone terremotate della Basilicata e della Campania.</i>
D.M. 28 marzo 1985 (Suppl. Ord. G.U. 26 aprile 1985 n. 98)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona sita nel comune di Napoli. Integrazione delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico.</i>
D.M. 28 marzo 1985 (Suppl. Ord. G.U. 26 aprile 1985 n. 98)	<i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico di tre zone site nel comune di Napoli. Integrazione delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico.</i>
D.L. 30 dicembre 1985 n. 788 (G.U. 31 dicembre 1985 n. 306)	<i>Proroga dei termini e interventi urgenti per la rinascita delle zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i>
D.L. 28 febbraio 1986 n. 48 (G.U. 1 marzo 1986 n. 50)	<i>Proroga dei termini e interventi urgenti per la rinascita delle zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i>
Legge 18 aprile 1986 n. 119 (G.U. 26 aprile 1986 n. 96)	<i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 28 febbraio 1986 n. 48, recante proroga di termini e interventi urgenti per la rinascita delle zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i>
D.L. 30 dicembre 1986 n. 919 (G.U. 31 dicembre 1986 n. 302)	<i>Proroga di termini per l'attuazione di interventi nelle zone terremotate della Campania e della Basilicata.</i>
D.L. 24 marzo 1987 n. 111 (G.U. 25 marzo 1987 n. 70)	<i>Proroga di termini per l'attuazione di interventi nelle zone terremotate della Campania, della Basilicata e della Puglia, nonché altre disposizioni dirette ad accelerare lo sviluppo delle zone medesime.</i>

- | | |
|--|--|
| D.L. 23 maggio 1987 n. 202
(G.U. 25 maggio 1987 n. 119) | <i>Proroga di termini per l'attuazione di interventi nelle zone terremotate della Campania, della Basilicata e della Puglia, nonché altre disposizioni dirette ad accelerare lo sviluppo delle zone medesime.</i> |
| D.L. 22 luglio 1987 n. 301
(G.U. 24 luglio 1987 n. 171) | <i>Proroga di termini per l'attuazione di interventi nelle zone terremotate della Campania, della Basilicata e della Puglia, nonché altre disposizioni dirette ad accelerare lo sviluppo delle zone medesime.</i> |
| D.L. 21 settembre 1987 n. 389
(G.U. 22 settembre 1987 n. 221) | <i>Proroga di termini per l'attuazione di interventi nelle zone terremotate della Campania, della Basilicata e della Puglia, nonché altre disposizioni dirette ad accelerare lo sviluppo delle zone medesime.</i> |
| D.L. 9 ottobre 1987 n. 415
(G.U. 10 ottobre 1987 n. 237) | <i>Differimento dei termini relativi agli interventi straordinari per l'area metropolitana di Napoli.</i> |
| D.L. 20 novembre 1987 n. 474
(G.U. 21 novembre 1987 n. 273) | <i>Proroga di termini per l'attuazione di interventi nelle zone terremotate della Campania, della Basilicata e della Puglia, nonché altre disposizioni dirette ad accelerare lo sviluppo delle zone medesime.</i> |
| D.L. 3 dicembre 1987 n. 492
(G.U. 4 dicembre 1987 n. 284) | <i>Disposizioni per consentire la conclusione del programma straordinario di interventi nell'area metropolitana di Napoli e altre misure in materia di interventi straordinari dello Stato.</i> |
| D.P.C.M. 5 dicembre 1987
(G.U. 10 dicembre 1987 n. 288) | <i>Delega per la gestione stralcio del Programma Straordinario di Edilizia Residenziale per la città di Napoli, ai sensi dell'art. 1 del D.L. 3 dicembre 1987 n. 492.</i> |
| Legge 21 gennaio 1988 n. 12
(G.U. 21 gennaio 1988 n. 16) | <i>Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 20 novembre 1987, n. 474, recante proroga dei termini per l'attuazione di interventi nelle zone terremotate della Campania, della Basilicata e della Puglia, nonché altre disposizioni dirette ad accelerare lo sviluppo delle zone medesime.</i> |
| D.L. 8 febbraio 1988 n. 28
(G.U. 9 febbraio 1988 n. 32) | <i>Disposizioni per consentire la conclusione del programma straordinario di interventi nell'area metropolitana di Napoli e altre misure in materia di interventi straordinari dello Stato.</i> |

D.L. 12 aprile 1988 n. 115
(G.U. 13 aprile 1988 n. 86)

Disposizioni per consentire la conclusione del programma straordinario di interventi nell'area metropolitana di Napoli e altre misure in materia di interventi straordinari dello Stato.

D.P.C.M. 18 aprile 1988
(G.U. 27 aprile 1988 n. 97)

Delega per la gestione stralcio del programma straordinario di edilizia residenziale per la città di Napoli, ai sensi dell'art. 1 del D.L. 3 dicembre 1987 n. 492.

D.L. 28 giugno 1988 n. 237
(G.U. 30 giugno 1988 n. 152)

Disposizioni per consentire la conclusione del programma straordinario nell'area metropolitana di Napoli, interventi urgenti per il risanamento della città di Reggio Calabria e misure urgenti in materia di interventi straordinari dello Stato.

D.P.C.M. 30 giugno 1988
(G.U. 6 luglio 1988 n. 157)

Delega per la gestione stralcio del programma straordinario di edilizia residenziale per la città di Napoli, ai sensi dell'art. 1 del D.L. 3 dicembre 1987 n. 492.

D.L. 22 ottobre 1988 n. 450
(G.U. 25 ottobre 1988 n. 251)

Disposizioni per consentire la conclusione del programma straordinario di interventi nell'area metropolitana di Napoli e altre misure in materia di interventi straordinari dello Stato.

APPENDICE 2 AL CAPITOLO X

RACCOLTA COMMENTATA DI SCRITTI SU NAPOLI

(In corsivo una breve descrizione del contenuto)

- 1 AA.VV. Napoli nella storia e nella vita. Rivista.
- 2 AA.VV. Le opere del regime nell'anno XII.
Edito a cura della rivista "Camicia Rossa", diretta da Ezio Garibaldi.
Contiene una rassegna, illustrata con tavole e fotografie, delle opere realizzate e in corso di esecuzione.
- 3 AA.VV. Lo sventramento, i nuovi rioni e le ampliamenti della città di Napoli, secondo i progetti definitivi legalmente approvati. Richtere e C. Napoli.
- 4 AA.VV. Napoli e i luoghi celebri nelle sue vicinanze. Scritti a cura di vari Autori. In due voll. Stabilimento tip. Gaetano Nobile. Napoli, 1845.
- 5 AA.VV. Osservazioni sui due progetti d'un gran porto mercantile da costruirsi in Napoli, motivate dal R. D. I giugno 1861. Napoli, 1861.
- 6 AA.VV. Relazione sulle ferrovie napoletane presentata nel 1861 dalla Commissione Speciale istituita presso il Dicastero dei LL.PP.
- 7 AA.VV. Delle principali opere che sarebbero da eseguire nella città di Napoli per crescerne i comodi e le bellezze. Brevi indicazioni di un uomo che nulla vuole. Stamperia del Fibreno. Napoli, 1862.
Proposte di nuove strade e piazze, con disegni per la sistemazione della zona piazza del Mercatello-Museo Nazionale.
- 8 AA.VV. Osservazioni a sostegno dell'offerta Magnenant a nome di capitalisti inglesi per la costruzione del nuovo quartiere a Chiaia in Napoli, giusta il manifesto pubblicato dal Municipio il 21 febbraio 1864.
Tip. Gaetano Nobile. Napoli, 1864.
Contiene: il decreto di Garibaldi del 18.10.1860 per la costruzione di un nuovo quartiere residenziale a Chiaia, nella zona compresa tra il Corso Vittorio Emanuele, la Riviera, la collina di Posillipo e Mondragone; un cenno sulle quattro offerte (Pianelli e C., Fiocca e C., Scognamiglio, Rendina e C., Magnenant e C.) presentate in seguito al manifesto municipale ricordato nel titolo; una dettagliata descrizione del progetto Magnenant.

- 9 AA.VV. Progetto Magnenant. Presentato dall'Ill.mo Signor Sindaco della città di Napoli. Stab. Tip. Servio Tullio. Napoli, 1864
- 10 AA.VV. L'offerta Scognamiglio & C. per la costruzione del nuovo quartiere a Chiaia merita l'onore della preferenza? Tip. Gaetano Nobile. Napoli, 1865
- 11 AA.VV. Concessione della piazza o largo delle Pigne chiesta dai Sigg. De Iorio, Altamura Andrea, e C., (Sulla). Capitolato. s.t. Napoli, maggio 1866.
- 12 AA.VV. Idea e documenti sul progetto Tessitore per la condotta forzata delle acque in Napoli al Consiglio Municipale. Stamperia del Popolo d'Italia. Napoli, 1867.
- 13 AA.VV. Relazione della Giunta letta al Consiglio Comunale di Napoli nella tornata del 10/5/1867. Tip. Carluccio. Napoli.
- 14 AA.VV. Relazione del Regio Delegato al Consiglio Comunale eletto il 1 marzo 1868. Tip. Giannini. Napoli, 1868.
- 15 AA.VV. Progetto di ferrovia da Roma a Napoli per Gaeta. Stab. Tip. Rechiedei. Roma, 1872.
- 16 AA.VV. Calcolo di probabilità sulle due offerte Manby e C. - Klein e C. per la condotta delle acque di Serino in Napoli. s.t. Napoli, 1873.
- 17 AA.VV. Contratto per la concessione delle ferrovie a cavallo nella città di Napoli (Giusta delibere Consiglio Com.le 16, 26 e 30/8/1873, Bandi d'incanto del 27 e 30/5/1874, e delibera 29/9/1874).
- 18 AA.VV. Contratto ratificato per la conduttura delle acque tra la compagnia inglese e il Municipio di Napoli, (Il). s.t. Napoli, febbraio 1874.
- 19 AA.VV. Contratto di concessione stipulato fra il Municipio di Napoli e la Società di Ingegneri Giura-Alvino pel riordinamento della piazza Municipio. Tip. degli Accattoncelli. Napoli, 1875.
- 20 AA.VV. Relazione sul censimento di Napoli per l'anno 1871, del prof. N. Trudi, letta alla Giunta di statistica nelle tornate dell'8 e del 15/7/1873. Tip. Giannini. Napoli, 1876.
- 21 AA.VV. Progetto di bonifica dei fondaci della città di Napoli. Presentato dalla Commissione composta dai sigg. d'Ayala, Consalvo, Crisci, d'Ippolito, Greco, Olivieri, Petronio, Folinea. Tip. Giannini. Napoli, 1877. *Contiene i verbali e le relazioni della Commissione e altresì una descrizione dettagliata di tutti i fondaci, unitamente al progetto - illustrato con tavole - per il risanamento di essi.*
- 22 AA.VV. Relazione sul progetto per l'impianto del punto di porto franco e locali di esportazione sul Molo San Gennaro di Napoli, col collegamento alla Ferrovia. (Motto: Est modus in rebus). Tip. dei Comuni. Napoli, 1877. *Contiene il testo integrale del concorso bandito dal Consiglio Comunale e dalla Camera di Commercio di Napoli con deliberazioni del 24 e 27 febbraio 1877.*

- 23 AA.VV. Regolamento di igiene pubblica per la città di Napoli, deliberato dal Consiglio Comunale il 29/8/1871. Tip. Giannini. Napoli, 1877.
- 24 AA.VV. Regolamento per opere pubbliche approvato dal Consiglio Comunale di Napoli il 28/9/1878. Tip. Giannini. Napoli, 1878.
- 25 AA.VV. I proprietari del corso Vittorio Emanuele al Consiglio Municipale per ottenere l'adempimento dei patti del Contratto da parte della Società dei Trams. Stamperia Governativa. Napoli, 1880.
- 26 AA.VV. Relazione all'Illustrissimo signor Sindaco del progetto compilato dalle Direzioni Tecniche I e IV per la fognatura cloacale di Napoli. Tip. Giannini. Napoli, 1883.
Contiene dettagliati cenni storici sul progetto, ed una descrizione particolareggiata di esso, con tavola illustrativa.
- 27 AA.VV. Il bonificazione della città di Napoli, secondo il progetto dell'ing. Equizio Mayo. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. II, anno 1884, n. 23 del I dicembre 1884.
- 28 AA.VV. Collegio degli ingegneri ed architetti in Napoli. Relazione intorno al risanamento e miglioramento edilizio della città di Napoli, in risposta alla lettera indirizzata da S.E. il Ministro degli Affari Esteri al Signor Prefetto della Provincia. Napoli, 1884.
- 29 AA.VV. Giudizii della Società Operaia intorno al risanamento e al miglioramento edilizio della città. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. II anno 1884 n. 22 del 16 novembre 1884.
- 30 AA.VV. Tariffa dei prezzi per i lavori di distribuzione dell'acqua del Serino ai privati. Regolamento approvato dal Consiglio Com.le di Napoli il 13/2/1884. Tip. Giannini. Napoli.
- 31 AA.VV. Il bonificazione dei quartieri bassi di Napoli, secondo i progetti dell'ing. de Paschinis e dell'ing. E. Folinea e i criterii dell'ing. R. Sabino. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. III anno 1885, n. 1 del I gennaio 1885.
- 32 AA.VV. Il bonificazione di Napoli secondo il progetto dell'ing. Lamont-Young. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol III, anno 1885, n. 6 del 16 marzo.1885
- 33 AA.VV. Acquedotto di Napoli. Naples Water Works Company limited Concessionaria. R. stabilimento Prosperini. Padova, 1885.
- 34 AA.VV. Il risanamento di Napoli; il nuovo quartiere sul Vomero; lo stabilimento di Pietrarsa; per le acque di Serino. Boll. Collegio Ingg. e Arch. di Napoli, vol. III, anno 1885, n. 16 del 16 agosto 1885.
- 35 AA.VV. Deliberazione comunale del 22/12/1885 e relazione dell'assessore Marchese di Campodisola per l'ampliamento della città. Boll. Collegio Ingg. e Arch. di Napoli vol. III, anno 1885, n. 23 del I dicembre 1885.

- 36 AA.VV. Il nuovo rione sul Vomero. Boll. Collegio Ingg. e archh. di Napoli, vol. III, anno 1885, n. 10 del 16 maggio 1885.
- 37 AA.VV. I progetti per la bonifica del rione S. Brigida. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. III, anno 1885, nn. 16, 17, 18 e 20.
- 38 AA.VV. Il risanamento di Napoli. Resoconto dei lavori da attuarsi secondo il Real Decreto del 7 gennaio 1886. s.t. Napoli, aprile 1886.
Giornali dell'epoca con l'elenco di tutte le proposte e i progetti presentati per il Risanamento di Napoli.
- 39 AA.VV. Il Piano Regolatore del nuovo quartiere industriale in Napoli. Deliberazione della Giunta Comunale. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. IV, anno 1886, n. 5 del 1 marzo 1886
- 40 AA.VV. La fognatura di Napoli. Il voto del Consiglio Municipale sul progetto di fognatura. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. V, anno 1887, n. 9 del settembre 1887.
- 41 AA.VV. La nuova Napoli. Progetto di nuovi rioni tra Porto Sannazzaro e la spiaggia di Coroglio di La Forest e C. Tip. Ferrante. Napoli, 1887.
- 42 AA.VV. Il risanamento di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. VI, anno 1888, nn. 9-10, settembre - ottobre.
- 43 AA.VV. Riordinamento edilizio nelle sezioni San Giuseppe e Montecalvario. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. IX, anno 1891, pag. 45.
- 44 AA.VV. Le fogne di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. III, n. 20. Vol. X, anno 1892, pag. 10. Vol. VI, anno 1888, nn. 9 - 10.
- 45 AA.VV. Relazione della commissione giudicatrice del concorso a premio per una fontana monumentale in piazza Plebiscito. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. X, anno 1892, pag. 62.
- 46 AA.VV. La stazione per sbarco ed imbarco dei passeggeri in progetto pel Porto di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. X, anno 1892, pag. 43.
- 47 AA.VV. Relazione della Commissione, istituita dal Ministero dell'Interno, con decreto 23 dicembre 1892, per l'ispezione alle opere di fognatura della città di Napoli, in corso di esecuzione ed a seguito degli sprofondamenti avvenuti in via Roma (Banca Spirito Santo del 18 dicembre 1892 e di quello di via Stella. Roma, marzo 1893. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XI, anno 1893, pagg. 21, 41, 70, 90 e vol. XII, anno 1894, pagg. 4 e 17.
- 48 AA.VV. Relazione sull'importanza che può avere la città di Napoli come centro internazionale di commercio per via di terra e di mare, della Commissione nominata dal R. Commissario pel Municipio di Napoli comm. Ottavio Serena. Tip. Giannini. Napoli, 1896.

- 49 AA.VV. Relazione della commissione nominata dal Collegio degl'Ingegneri ed Architetti di Napoli nell'Assemblea del 9 maggio 1897: la trazione elettrica sulle tramvie di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XV, anno 1897, pag. 49.
- 50 AA.VV. L'isolamento del Maschio Angioino e l'arco trionfale di Alfonso D'Aragona. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVI, anno 1898, pag. 105.
- 51 AA.VV. Nuova convenzione con la Compagnia dell'acquedotto di Serino. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVI, anno 1898, pag. 76.
- 52 AA.VV. Ricorso dell'Associazione fra i proprietari dei fabbricati contro la recente convenzione votata dal Consiglio Comunale con la Compagnia dell'Acquedotto di Serino. Napoli 14 luglio 1898. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVI, anno 1898.
- 53 AA.VV. Relazione sulla nuova convenzione per la illuminazione elettrica della città di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVI, anno 1898, pagg. 66 e 73.
- 54 AA.VV. Il lodo arbitrale del 25 luglio 1899 sulla questione del prezzo del gas in Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVII, anno 1899, pagg. 137 e 146.
- 55 AA.VV. Lavori di risanamento, ampliamento e fognatura eseguiti dall'anno 1889 all'anno 1898. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVII, anno 1899, pag. 122.
- 56 AA.VV. Fontana di Nettuno nella piazza della Borsa in Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. I, anno 1900, pag. 98.
- 57 AA.VV. Lavori eseguiti e progettati fra il 1860 e il 1898 per il porto di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVIII, anno 1900, pagg. 67 e 91.
- 58 AA.VV. Il lodo del Collegio Arbitrale nella vertenza fra il Comune di Napoli e la Società delle Tramvie Napoletane. L'Ingegneria Moderna, vol. I, anno 1900, pagg. 67, 74, 82.
- 59 AA.VV. Napoli d'oggi. Scritti varii. Tip. Giannini. Napoli, 1900.
- 60 AA.VV. Napoli d'oggi. Scritti di N. D'Arienzo, R. Bracco, R. Carafa, R. Castellino, G. Ceci, F. Cimmino, L. Conforti, B. Croce, L. de la Ville, G. de Petra, S. di Giacomo, N. F. Faraglia, O. Fava, M. Masullo, G. Mercalli, G. Mezzanotte, A. Miola, M. Morelli, G. Polidoro, S. Procida, T. Ravaschieri, F. Russo, G. M. Scalinge, G. Scheneer, M. Serao, A. Sogliano, F. Terranova, G. Tesorone, F. Verdinois. L. Pierro Ed. Napoli, 1900.

- 61 AA.VV. Questioni napoletane: la sezione industriale della Scuola di Applicazione per gli Ingegneri. Il Collegio degli Ingegneri e la fognatura di Napoli. Le lanterne veneziane a via Chiaia. La società dei tramways ed il lastricato di Napoli. Boll. Collegio Ingg., vol. XVIII, anno 1900, pag. 143.
- 62 AA.VV. Il porto di Napoli nel 1860 e nel 1990. L'Ingegneria Moderna, vol. I, anno 1900, pag. 73.
- 63 AA.VV. Relazione dei lavori compiuti dal R. Istituto d'Incoraggiamento nel 1899. Soc. Antica Coop. Napoli, 1900.
- 64 AA.VV. Relazione della Commissione Governativa d'inchiesta sulla nuova fognatura di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. I, anno 1900, pagg. 12, 19, 43.
- 65 AA.VV. La fognatura di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. II, anno 1901, pag. 185 e vol. XVI, anno 1915, pagg. 63, 74, 98, 110, 122, 135.
- 66 AA.VV. Questioni napoletane: i nuovi edifici universitari; sistemazione di S. Lucia; bacini di carenaggio. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XX, anno 1902, pag. 193.
- 67 AA.VV. Atti della reale commissione per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle strade ferrate. Relazione. Tip. Camera dei Deputati. Roma, 1903.
- 68 AA.VV. Interessi cittadini: le strade lastricate di Napoli; un nuovo teatro in piazza Cavour; i giardini di piazza Cavour e di Villa del Popolo; i bacini di carenaggio; la commissione dei monumenti. L'Ingegneria Moderna, vol. IV, anno 1903, pag. 17.
- 69 AA.VV. Relazione della reale commissione per l'incremento industriale di Napoli, (istituita con R.D. del 20/4/1902). In due voll. Tip. Giannini. Napoli, 1903.
- 70 AA.VV. Atti per la costruzione dei bacini di carenaggio. Stab. Tip. Il Mattino. Napoli, 1905.
- 71 AA.VV. Il bacino di carenaggio di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. II, anno 1901, pagg. 17, 25, 32.
- 72 AA.VV. Il nuovo rione industriale. L'Ingegneria Moderna, vol. VI, anno 1905, pag. 17.
- 73 AA.VV. Progetto di due ponti girevoli nel porto di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. VI, anno 1905, pag. 28.
- 74 AA.VV. Direttissima Roma-Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. X, anno 1909, pag. 105.
- 75 AA.VV. Lavori topografici e statistici eseguiti dal VI Ufficio del Municipio di Napoli pel riordinamento della numerazione civica e della nomenclatura stradale. Tip. Morano. Napoli, 1906.

- 76 AA.VV. La tramvia di Capodimonte - Il mercato di Monteoliveto - Pei lavori nel porto - I provvedimenti per le ferrovie del Mezzogiorno. L'Ingegneria Moderna, vol. VIII, anno 1907, pag. 56.
- 77 AA.VV. La questione degli acquedotti napoletani. L'Ingegneria Moderna, vol. VIII, anno 1907, pagg. 121 e 138.
- 78 AA.VV. Sistemazione finanziaria di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. VIII, anno 1907, pag. 79.
- 79 AA.VV. La zona franca di Napoli in dipendenza della legge 8 luglio 1904. L'Ingegneria Moderna, vol. VIII, anno 1907, pag. 28.
- 80 AA.VV. L'ingegneria moderna, vol. IX, anno 1908, pagg. 17 e 82.
- 81 AA.VV. Lavori della prima commissione municipale per i progetti della via Chiaia. L'Ingegneria Moderna, vol. IX, anno 1908, pag. 45.
- 82 AA.VV. Progetto di sistemazione stradale fra piazza San Ferdinando, piazza Vittoria e collina del Vomero in Napoli. Studio dell'ing. Federico Cortese. L'Ingegneria Moderna, vol. IX, anno 1908, pag. 28.
- 83 AA.VV. Strada Confalone-Arenella-Due Porte. L'Ingegneria Moderna, vol. IX, anno 1908, pag. 75.
- 84 AA.VV. Gli artt. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885 per il risanamento di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. X, anno 1909, pag. 50.
- 85 AA.VV. Il programma dell'Amministrazione Comunale di Napoli per le nuove opere pubbliche. L'Ingegneria Moderna, vol. X, anno 1909, pag. 49.
- 86 AA.VV. Il porto di Genova e il porto di Napoli (figlio e figliastro). L'Ingegneria Moderna, vol. X, anno 1909, pag. 44.
- 87 AA.VV. Capitolato deliberato dal municipio di Napoli per l'esercizio dei Bacini di Carenaggio. L'Ingegneria Moderna, vol. XI, anno 1910, pagg. 64 - 85 - 97 - 109 - 121.
- 88 AA.VV. Le case popolari di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XI, anno 1910, pag. 74.
- 89 AA.VV. Commercio marittimo nel porto di Napoli nel triennio 1906 - 1909. L'Ingegneria Moderna, vol. XI, anno 1910, pag. 55.
- 90 AA.VV. Dal giornale "Il Mattino" dell'ottobre 1910.
- 91 AA.VV. Comunicazione tra l'oriente e l'occidente di Napoli. Programma di opere pubbliche in applicazione della legge 5 luglio 1908. Strada Confalone - Arenella - Due Porte. L'Ingegneria Moderna, vol. XI, anno 1910, pag. 141.
- 92 AA.VV. Mezzi di trasporto di una grande città. Giornale "Il Mattino" del 17-18 novembre 1910.

- 93 AA.VV. Per le ultime bellezze di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XI, anno 1910, pag. 25.
- 94 AA.VV. Il problema di Napoli visto da lontano. Dal giornale "Il Mattino" del 7-8 novembre 1910.
Scritti sul problema del decentramento della popolazione napoletana, e sulla questione dei trasporti urbani. Contiene utili riferimenti alla relativa situazione londinese.
- 95 AA.VV. La quistione della piccola borghesia. Gli Impiegati di commercio. Interviste ed inchieste. Tristi considerazioni. Dal Giornale "Il Mattino" del 4-5/10/1910.
- 96 AA.VV. La riapertura del Consiglio Comunale di Napoli - Lavori pubblici. Nuova convenzione fra il Comune di Napoli e la Società dell'Acquedotto di Serino. L'Ingegneria Moderna, vol. XII, anno 1911, pag. 128.
- 97 AA.VV. Le nuove opere deliberate per Napoli. L'ingegneria Moderna, Vol. XII, anno 1911, pag. 40.
- 98 AA.VV. Le opere pubbliche autorizzate dalla legge 12 marzo 1911 per la città di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XII, anno 1911, pag. 44.
- 99 AA.VV. La bocca attuale del porto di Napoli; i suoi difetti e mezzi per correggerli. Relazione del Collegio degli Ingg. e Archh. di Napoli approvata nell'assemblea generale del 12 febbraio 1911 in risposta ad analoghi quesiti del Ministero de L'Ingegneria Moderna, vol. XII, anno 1911, febbraio.
- 100 AA.VV. Sistemazione degli acquedotti e otto milioni di nuovi lavori. L'Ingegneria Moderna, vol. XII, anno 1911, pag. 89.
- 101 AA.VV. Lavori nel porto di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIII, anno 1912, pag. 137.
- 102 AA.VV. Il Porto di Napoli; la Direttissima Napoli-Roma. L'Ingegneria Moderna, vol. XIII, anno 1912, pag. 13.
- 103 AA.VV. La metropolitana di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIII, anno 1912, pag. 43.
- 104 AA.VV. Piano Generale per la costruzione di edifici ad uso dell'istruzione elementare nel Comune di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIII, anno 1912, pagg. 29 e 41.
- 105 AA.VV. Relazione sul quinto censimento generale della popolazione e sul primo censimento industriale, (1911). Tip. Giannini, Napoli 1912.
Contiene i relativi dati statistici, distinti per i dodici quartieri della città, con diagrammi e tavole.
- 106 AA.VV. Sistemazione della stazione centrale delle ferrovie di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIII, anno 1912, pag. 17.

- 107 AA.VV. Direttissima Roma-Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIII, anno 1912, pagg.105 e 128
- 108 AA.VV. Nuovi lavori pubblici straordinari per la città di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIV, anno 1913, pag. 57.
- 109 AA.VV. Sistemazione del Monte Echia in Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIV, anno 1913, pagg. 85 e 102.
- 110 AA.VV. Il riscatto dell'acquedotto del Serino. L'Ingegneria Moderna, Vol. XIV, anno 1913, pag. 142.
- 111 AA.VV. Direttissima Roma-Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol.XIV, anno 1913, pag.103.
- 112 AA.VV. Il porto di Napoli. La impresa Vitali ed il brevetto Inglese. L'Ingegneria Moderna, vol. XV, anno 1914, pag.25.
- 113 AA.VV. Rione S.Giuseppe - Carità. L'Ingegneria Moderna, vol. XV, anno 1914, pag 61.
- 114 AA.VV. Direttissima Roma-Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol.XV, anno 1914, pagg. 56 e 114.
- 115 AA.VV. Il Piano Regolatore del centro urbano della città di Napoli - Progetto dell'ing. Federico Cortese. L'Ingegneria Moderna, vol. XVI, anno 1915, pagg. 87 e 97.
- 116 AA.VV. Progetto di parziale bonifica del quartiere San Lorenzo in Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XVI, anno 1915, pag. 49.
- 117 AA.VV. Il problema della bocca del porto di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XVII, anno 1916, pag. 52.
- 118 AA.VV. Imbocco della galleria di Posillipo della direttissima Napoli-Roma.(Lavoro progettato ed eseguito sotto la direzione dell'ing. E. Bazzero per le Ferrovie dello Stato). L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pag. 3.
- 119 AA.VV. Il presente e l'avvenire del porto di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pag. 50.
- 120 AA.VV. Il porto di Baia Averno. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pagg. 85 e 93.
- 121 AA.VV. Il Piano Regolatore per la città di Napoli elaborato dall'ing. Francesco De Simone. Relazione della Commissione istituita presso il Collegio degli Ingg. e Archh. di Napoli. Tip. Lubrano. Napoli, 1920.
- 122 AA.VV. Piano Regolatore della città di Napoli elaborato nel 1926. Relazione della Commissione di studio. Tip. Giannini. Napoli, 1927.

- 123 AA.VV. Le opere del regime del settembre 1925 al giugno 1930; a cura dell'Alto Commissariato per la città di Napoli e provincia. Tip. Giannini. Napoli, 1930.
- 124 AA.VV. Il porto di Napoli nel 1913. Stab. Tip. I.T.E.A. Napoli.
- 125 AA.VV. Il porto di Napoli nel 1934 Stab. Tip. I.T.E.A. Napoli.
- 126 AA.VV. Convenzione del 19/6/1935 tra il Comune di Napoli e la Compagnia Napoletana d'Illuminazione e Riscaldamento col Gas- per la concessione del servizio del gas. Tip. Fratelli Ciolfi. Napoli 1935.
- 127 AA.VV. Elendsviertelsanierung Zwei Banden. Verlag Julius Hoffmann. Stoccarda, 1935.
L'opera presenta notevolissimo interesse, giacché costituisce un vasto panorama di interventi di risanamento urbanistico, operati in varie epoche tanto in Paesi Europei che di altri continenti. Contiene dati e notizie anche in riferimento all'aspetto economico e legislativo della questione, corredati da grafici e fotografie.
- 128 AA.VV. Censimento Industriale 1937-1940 :industrie agricole e alimentari. Atlante I e II.
- 129 AA.VV. Economia di Napoli sul piano dell'Impero. Scritti vari. Ed. Politica Nuova. 1938.
Contiene:
Ettore Pagliari: *Attrezzatura alberghiera, commercio, industria, agricoltura, artigianato, porto, servizi pubblici.*
Bruno Spampanato: *Napoli dall'unità all'impero.*
Paolo Conca: *Panorama in cifre; rassegna di forze, valori ed energie.*
Giovanni Orsi: *Sviluppi della città, igiene urbanistica ed organizzazione sanitaria.*
Biagio Borriello: *Aspetti del turismo.*
- 130 AA.VV. Atlante del Porto di Napoli. Raccolta di 21 planimetrie a colori del porto di Napoli, fra cui la pianta del porto nel 1940 (scala 1:5000), e lo schema delle linee di navigazione aerea di Napoli e delle principali linee di comunicazione marittime, stradali e ferroviarie con il retroterra.
- 131 AA.VV. Mostra italiana d'Oltremare. Documentario. Napoli, 9 maggio - 15 ottobre 1940.
- 132 AA.VV. Napoli nuova. Rassegna tecnica, d'arte e di urbanistica napoletana. Fasc. 3 - 4. Maggio-agosto 1950. Pironti. Napoli, 1950.
- 133 AA.VV. Napoli nuova. Quattro anni di amministrazione Lauro. 1952 - 1956. S.A.V. Arti Grafiche. Bellavista, Napoli.

- 134 ABATE F. Rapporto al Sindaco di Napoli - Studi sull'acquedotto Claudio e progetto per fornire d'acqua potabile la città di Napoli. Stamperia del Giornale di Napoli. Napoli, 1864.
A seguito di una deliberazione consiliare del 25.9.1861, l'ing. Abate veniva incaricato di studiare la possibilità di un ripristino dell'acquedotto Claudio, per l'approvvigionamento idrico della città di Napoli. L'ing. Abate, nella relazione, esamina il problema nei suoi molteplici aspetti e presenta quindi le proprie conclusioni, sono allegati anche una tavola del profilo longitudinale del suddetto acquedotto, a partire dalle sue origini in Serino, ed altri profili.
- 135 ABATE F. L'ex Regio Delegato e la quistione delle acque a fornire alla città di Napoli. Parallelo dei progetti Tessitore ed Abate.
Tipi del Giornale di Napoli. Napoli 1867.
- 136 ABATE F. Per provvedere di acque potabili la città di Napoli ed 89 Comuni dei suoi dintorni delle province di Napoli, Terra di Lavoro, Principato Citeriore e Principato Ulteriore.
Tip. del Giornale di Napoli. Napoli, 1868.
Nel 1860, gli unici acquedotti napoletani erano quelli della Bolla e del Carmignano, del tutto insufficienti per le esigenze della città e dei dintorni. Per risolvere il problema, l'ing. Abate propone la creazione di Consorzi fra i Comuni interessati, per un razionale sfruttamento delle varie sorgenti di Serino, Campo di Summonte, fiume Sarno, e degli acquedotti Claudio, Carolino, Carmignano e Bolla, già esistenti. In particolare, Napoli ed i suoi "casali" dovevano approvvigionarsi con l'acqua di Serino, a mezzo dell'acquedotto Claudio e di un sifone, come risulta anche dagli allegati disegni di progetto.
- 137 ABATE F. Cenno Storico sulla condotta in Napoli delle acque del Serino. Progetto..
Tip. del Vaglio. Napoli 1885
- 138 ALBINO G. Studio di massima di una ferrovia direttissima fra il Tirreno e l'Adriatico da Napoli a Termoli.
Tip. della Libreria Moderna. Napoli, 1908.
- 139 ALIANELLI N. Di una servitù stabilita dalla legge per l'utilità della città di Napoli. Napoli, 1874. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pagg. 14 e 20.

140 ALVINO E.

Progetto del nuovo Porto Mercantile nella rada di Napoli. (Compilato e rimesso al Ministero LL.PP. il 31/7/1861).
 Stab. Tip. Giannini. Napoli, 1862.
Dallo studio dell'intero piano "d'allineamento" della città di Napoli, l'arch. Alvino stralcia il progetto di ampliamento del Porto, premettendo interessanti considerazioni sull'azione del mare lungo il litorale napoletano, sui venti, sulla profondità delle acque e sulla natura del fondo marino, nonché sulla difettosa disposizione planimetrica delle opere portuali esistenti. Il progetto, come è possibile rilevare dalla tavola allegata al libro, prevede la costruzione di un molo lungo ml. 1200 (che, partendo dal ponte della Maddalena, avrebbe dovuto raccordarsi, con leggera curva, al Molo San Vincenzo, lasciando un'apertura larga ml. 500), e di una diga lunga un chilometro, a 300 ml. di distanza dall'imboccatura delimitata dai due moli suddetti. In tal modo si sarebbe venuti ad ottenere una superficie di acqua calma di mq. 1.416.000, cioè quindici volte maggiore di quella del porto già esistente.

141 AMATO G.

Sulle più facili e più opportune comunicazioni tra la città e la Stazione Centrale delle Ferrovie.
 Tip. G. Fabbriatore. Napoli, 1866.
Il Consiglio Comunale di Napoli, il 25.9.1861, deliberava la costruzione di una strada da Toledo alla Stazione Centrale, anche allo scopo di risanare i "quartieri bassi" della città. A quel tempo infatti Via Toledo era collegata direttamente alla ferrovia mediante due sole strade: quella della Marina, dal Largo del Castello alla Porta del Carmine, e la via "Spaccanapoli", da Palazzo Maddaloni alla Porta Nolana. L'ing. Amato propone - come risulta dall'allegata pianta - di creare una nuova arteria, rettilinea e parallela a quella esistente per il tratto Trinità Maggiore - S. Angelo a Nilo, ottenendo anche l'isolamento del campanile della Chiesa di Santa Chiara. A partire da S. Angelo a Nilo, e fino al piazzale della Stazione, è previsto il semplice allargamento della strada esistente. Inoltre l'ing. Amato presenta un'altra soluzione del problema, soprattutto in relazione al risanamento dei "quartieri bassi", proponendo l'allargamento delle esistenti strade Porto e Pendino, ed il loro raccordo con un'ampia curva. Infine, l'A. suggerisce di attivare un sistema di locomozione su strada ferrata nell'interno della città, prolungando un binario della Stazione Centrale sino al Largo

delle Pigne, attraverso Via S. Giovanni a Carbonara, e realizzando un secondo binario, attraverso le strade Piliero e Porto, con tre diramazioni, rispettivamente per la Darsena, per il Molo S. Gennaro, e per la piazza antistante Palazzo Reale.

- 142 AMENDOLA G. Napoli nella storia e nell'arte. Stab. Tip. Editoriale. Napoli, 1934.
- 143 ANACLERIO F. Sui mercati da costruirsi nella città di Napoli. Offerta e chiarimenti. Stab. Tip. De Angelis. Napoli, 1866.
L'A. offre di costruire, a proprie spese, e in luoghi indicati dall'Amministrazione Comunale di Napoli, dodici o più mercati coperti (cioè almeno un mercato per ogni quartiere della città), nonchè due grandi mercati centrali per cereali e frutta ed una pescheria coperta.
- 144 ARTOM E. Il Conte di Cavour e la questione napoletana. Estratto dalla "Nuova Antologia", Direz. della Nuova Antologia. Roma, 1901.
- 145 ASSANTE A. Napoli porto coloniale. Editore "Il Porto". Napoli.
- 146 BACCARINI A. Le costruzioni ferroviarie alla Camera dei Deputati. Discorso pronunciato nella Tornata del 25 gennaio 1887. Stab. del Fibreno. Roma, 1887.
- 147 BACCARINI A. Le costruzioni ferroviarie in Italia. Estratto dalla Rivista Generale delle Ferrovie e dei Lavori Pubblici. Firenze 1887-1888. Tip. dei Successori Le Monnier. Firenze 1888.
- 148 BARILLA F. Strada da Toledo alla Stazione delle Ferrovie. Tip. del Fibreno. Napoli, 1869.
- 149 BARMETTLER R. La Comunicazione tranviaria fra piazza Dante e piazza Sette Settembre. Progetto. L'Ingegneria Moderna, vol. II, anno 1901, pag. 85.
- 150 BARRACCO R. PERSICO F. Relazione intorno alla strada della Stazione Centrale. s.t. Napoli, 24 agosto 1868.
- 151 BETOCCHI A. Intorno al problema industriale a Napoli (note e appunti). Estratto dalla "Rassegna italiana", anno X, vol. II - fasc. VII. Tip. De Angelis. Napoli, 1902.

- 152 BIANCULLI F.
LEONE G. Progetto di massima per prolungamento e ampliamento della via Cisterna dell'Olio per congiungere Piazza della Posta a Piazza Dante. Napoli, luglio 1900. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVIII, anno 1900, pag. 125.

- 153 BOBBIO A. Di talune opere importanti alla città di Napoli. s.t. Napoli, 30.9.1861.
Contiene alcune proposte di opere per Napoli (non tenute in considerazione dalla Commissione Tecnica Municipale):
1) *Strada Museo-Teatro S. Carlo;*
2) *Nuovo quartiere a Chiaia, fra il corso Vittorio Emanuele e la Riviera di Chiaia;*
3) *Nuova strada da Toledo alla Stazione Centrale;*
4) *Ampliamento della Villa Comunale.*

- 154 BOLDI M.A. Le case popolari. Monografia tecnico-economico-sociale. Ulrico Hoepli. Milano, 1910.

- 155 BONGHI M. Sul problema economico industriale di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. III, anno 1902, pagg. 121, 130, 139, 148, 155, 161 e 167.

- 156 BOTTI A. Il problema demografico-sanitario di Napoli nell'era presente. S.I.E.M. Napoli, 1934.

- 157 BRACALE F. Il Risanamento di Napoli. Esposizione della legge 15.1.1885 n. 2892, coordinata alle leggi sulla espropriazione per causa di pubblica utilità del 25.6.1865 n. 2359 e del 18.12.1879 n. 5188, nonché ad altre leggi e disposizioni relative. Tip. De Angelis. Napoli, 1887.

- 158 BRACCINI A.,
BRACCINI C.
GALLOTTI F. Progetto per la costruzione di una ferrovia da Napoli a Brindisi, innestata alla coltivazione delle Miniere. s.t. Napoli, 26 luglio 1880.

- 159 BRUNO G. Della incisione ed abbattimento del fianco del palazzo Satriano che sporgeva sulla calata Santa Caterina a Chiaia.
Stamperia del Fibreno. Napoli, 1871.
Nel 1867, per allineare la calata Santa Caterina, si iniziò l'incisione e l'abbattimento del laterale del Palazzo Satriano, che faceva angolo fra questa strada appunto e il largo della Vittoria. Per divergenze sorte tra l'Amministrazione Comunale e i condomini del Palazzo, l'opera poté essere ultimata solo nel 1871, su progetto (cfr. il disegno allegato al volumetto) e direzione tecnica dell'ing. Enrico Alvino.

- 160 BRUNO G. Progetto di una nuova galleria attraverso la collina di Posillipo. Descrizione e domanda di concessione. Stab. Tip. Giannini. Napoli, 1872.
- 161 BRUNO G. Memoria riguardante le grandi arterie della fognatura. Tip. A. Trani. Napoli, 1894.
Contiene le controdeduzioni alla sentenza 18.6.1894, emessa dal Collegio Arbitrale istituito con convenzione del 30.8.1893, in cui si affermava l'inattuabilità del progetto del 2° gruppo di lavori per la nuova fognatura e si puntualizzavano i difetti del progetto relativo al 1° gruppo.
- 162 BRUNO G. Di un nuovo sistema di bacino da raddobbo. Atti del Collegio degli Ingg. e Archh. di Napoli. Fasc. I, anno 1876.
- 163 BRUNO G. Lienur e Waring ovvero due sistemi tubolari proposti per la fognatura di Napoli. Esame comparativo. Tip. Giannini. Napoli, 1883.
- 164 BRUNO G. Considerazioni e note riguardanti gli effetti dovuti all'azione del mare sul litorale di Chiaia in Napoli in rapporto alle opere della nuova riviera. Tip. Bertolero. Torino, 1885.
Alle considerazioni sugli effetti dell'azione del mare sul litorale di Chiaia, l'ing. Bruno fa seguire un suo progetto - che illustra anche con una pianta a colori - tendente a guadagnare una vasta zona di mare alla terraferma ed a creare un piccolo porto di rifugio a Mergellina. Parte del progettato ampliamento era stato già iniziato nel 1860, sotto la direzione dell'arch. Enrico Alvino, con la realizzazione di una spianata presso la Vittoria, sostenuta da un muro di riva rettilineo, raccordantesi in curva all'altezza del Chiatamone. Successivamente erano stati presentati altri progetti per l'ampliamento verso Via Chiaia, fra cui notevoli quello dello stesso Alvino e quello dell'ing. Fiocca. Nel 1869 il Municipio aveva dato in Concessione, ad una Società Belga rappresentata dai fratelli baroni de Mesnil (ingg. dell'impresa Giulio Melisurgo, F. Beckers e A. Arrougè; ispettori municipali Enrico Alvino ed Ercole Lauria, e successivamente P. Francesconi, V. Covino e G. Bruno), la realizzazione di un progetto compilato sulle linee di quelli anteriori e che si estendeva anche verso il Chiatamone fino alla Panatica di S. Lucia. I Lavori riguardavano le seguenti opere: un muro di riva formante nuovo lido, interrotto da una grande terrazza, con calata per sbarcatoio; la colmata alle spalle

- della diga; la sistemazione delle fogne; l'ampliamento del giardino, della strada litoranea e di altre vie trasversali alla antica Riviera fra due gruppi di aree fabbricabili. Lungo il Chiatamone il muro si estendeva in linea diritta, ripiegando ad angolo verso S. Lucia e con angolo ottuso verso occidente, ove si innestava con larga curva al muro della Vittoria. Quest'ultimo muro si prolungava in rettilineo verso occidente fino alla grande terrazza, raccordandosi infine, con ampie curve, con l'antico muro dell'ultimo tratto di Via Mergellina. Contemporaneamente l'Amministrazione Comunale costruiva un piccolo porto rifugio a Mergellina. In definitiva, con la realizzazione delle suddette opere, si guadagnava un'area, sul mare e sulla spiaggia, di circa 100.000 mq., di cui 80.000 edificabili.
- 165 BRUNO G. Relazione sugli studi del Canale Emissario a Licola, eseguiti dalla IV Direzione Tecnica. Tip. Giannini. Napoli, 1885.
- 166 BRUNO G. Intorno alla fognatura della città di Napoli. Relazione sul voto del Consiglio Sup. dei LL.PP. Tip. Giannini. Napoli, 1885.
Il volumetto contiene in allegato:
1) *Relazione sugli studi del Canale emissario a Licola, eseguiti dalla IV Direzione Tecnica Municipale;*
2) *Della quantità d'acqua che può affluire alle fogne e di quella disponibile per i lavaggi.*
- 167 BRUNO G. Ragguaglio sui diversi rami di servizio annessi alla IV Direzione Tecnica. Esercitati dal 1875 al 1890. Tip. A. Trani. Napoli, 1890.
- 168 BRUNO G. Proposta di una nuova comunicazione rotabile tra la via Roma e il rione Amedeo. Tip. A. Trani. Napoli, 1890.
- 169 BRUNO G. Di una nuova comunicazione rotabile fra la via Roma ed il rione Amedeo. Trani. Napoli, 1890.
- 170 BRUNO G. Ragioni della posizione e delle forme data alle foci a mare dei due grandi emissari per la fognatura di Napoli. Stab. Tip. A. Morano. Napoli, 1892.
- 171 BRUNO G. Risanamento di Napoli - Fognatura. Rivista "Napoli". Storia, costumi, igiene, clima, edilizia, risanamento, statistica, industria. Napoli, 30 giugno 1895.

- 172 BRUNO G. Dei bacini da carena in Napoli e di un nuovo progetto. Coop. Tip. Largo dei Bianchi allo Spirito Santo. Napoli, 1895.
Il bacino di carenaggio esistente nel Porto di Napoli e costruito nel 1852 aveva dimensioni insufficienti (ml. 80 x 10, con ml. 7,60 di tiraggio utile). In base alla legge del 1891, il 12 giugno 1891 il Comune lanciò un manifesto per la costruzione di due grossi bacini e l'ampliamento del porto mercantile, verso levante, sino alla foce del Sebeto. L'ing. Bruno, nel 1895, presentò un suo progetto -descritto nel volume- che non fu possibile realizzare per difficoltà di ordine economico.
- 173 BRUNO G. Nota sui bacini di carenaggio nel porto di Napoli. Napoli, luglio 1896. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XIV, anno 1896, pagg. 61-77.
- 174 BRUNO G. Il porto di Napoli e il suo avvenire. Nicola Bertolero editore. Torino, 1898.
- 175 BRUNO G. Della canalizzazione sanitaria nella città di Napoli. Tip. e Lit. del Genio Civile. Roma, 1898.
- 176 BRUNO G. et al Relazione sul progetto del deposito franco e locali di esportazione in Napoli. Tipografia dell'Accademia Reale delle Scienze. Napoli, 1878.
- 177 BUONOMO G. Relazione per le fognature della città di Napoli al Consiglio Comunale (seduta del giugno 1874). Tip. Giannini. Napoli, 1874.
Contiene un quadro generale della situazione (oltremodo critica) di Napoli in rapporto alla questione dell'approvvigionamento idrico, delle abitazioni e delle fognature, con riferimenti ad altre esperienze analoghe, italiane e straniere. Deliberazioni, lettere, relazioni, proposte, giudizi, per la risoluzione del problema delle fognature.
- 178 BUONOMO G. La ferrovia economica Nocera-Amalfi in prolungamento della Napoli-Ottajano. Tip. Giuseppe Golia. Napoli, 1894.
- 179 BUONOMO G. L'Arsenale di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pag. 49.

- 180 CAIZZI L. Opere Marittime. Porto di Napoli (legge 14 luglio 1889 n. 6280).
Stab. Tip. Vesuviano. Portici, 1898.
Progetto per la costruzione mediante prezzo a corpo di un bacino da carenaggio con antistante darsena ed opere accessorie. Capitolato speciale d'appalto modificato ai sensi del voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. n. 213 in data 15 aprile 1898. Con 6 tavole a colori.
- 181 CAIZZI B. Antologia della questione meridionale.
Edizioni di Comunità. Milano, 1955.
- 182 CALI' E.
PROFUMO A. Progetto di strada carrozzabile da Monte di Dio a Santa Caterina a Chiaia. Tipografia dell'Accademia Reale delle Scienze.
Napoli, 1866.
La nuova strada proposta, come si rileva dalle due planimetrie allegate, doveva avere inizio dal Largo S. Maria degli Angeli e sboccare (con tenue pendenza: il 4%), al Largo S. Caterina a Chiaia, innestandosi quindi alla Via Filangieri, allora in via di realizzazione su progetto dell'ing. Moscarella.
- 183 CAMERA DI COMMERCIO
DI NAPOLI Indici della ricostruzione. (Dattiloscritto con illustrazioni fotografiche). Napoli, maggio 1953.
- 184 CAMERA DI COMMERCIO E
INDUSTRIA DI NAPOLI L'attività economica della provincia di Napoli. Rilievi e dati per il 1925 (a cura dell'Ufficio Informazioni e Statistiche).
S.I.E.M. Napoli, 1926.
- 185 CAMERA DI COMMERCIO
ED ARTI DI NAPOLI Studi sul porto di Napoli.
Stab. Tip. Banchi Nuovi 13. Napoli, 1863.
- 186 CAMERA DI COMMERCIO
ED ARTI DI NAPOLI Ufficio di Statistica.
Ordinamento ferroviario 1905.
- 187 CAMPOLATTARO
(MARCHESE DI) Per l'avvenire di Napoli. Discorso pronunciato l'8 luglio 1900 nell'Auditorium dell'Esposizione d'Igiene in occasione dell'Assemblea Generale dei Soci del Pro Napoli.
Tip. Giannini. Napoli, 1900.
- 188 CANGIA G. D. Il progetto di esecuzione della derivazione idraulica e della produzione di energia elettrica di Capo Volturno per la città di Napoli. Napoli, 16 giugno 1910. L'Ingegneria Moderna, vol. XI, anno 1910, pagg. 104 - 114.
- 189 CANGIA G. D. Per la maggiore e migliore utilizzazione delle energie idroelettriche da trasportarsi a Napoli.
Coop. Tipografica. Napoli 1917.

- 190 CAPOCCI C. Progetto di una nuova via tra l'occidente di Napoli e la piazza San Ferdinando. Tip. Trani, Napoli, 1898.
- 191 CAPOCCI G. Le comunicazioni in tunnel fra l'oriente e l'occidente di Napoli. Ricordi storici. L'Ingegneria Moderna, vol. I, anno 1900, pag. 188.
- 192 CAPOCCI E. Progetto di tramvia da piazza San Ferdinando al Vomero. L'Ingegneria Moderna, vol. V, anno 1904, pag. 53.
- 193 CARO O. L'evoluzione igienica di Napoli. Cenni storici, osservazioni e proposte, dati statistici. Tip. Giannini. Napoli, 1914.
- 194 CARRELLI F. Sul Bonificazione di Napoli. Tip. Giannini. Napoli, 1885.
Si tratta di uno studio di notevole importanza, che contiene interessanti cenni storici sugli ampliamenti di Napoli dalle sue origini al 1885, anno in cui fu iniziato lo studio dell'opera di Risanamento, che doveva costituire la dodicesima espansione urbana. Accenniamo ad alcune questioni particolari esaminate. Critica delle opere eseguite negli anni immediatamente precedenti al 1885 (rione Mergellina e Chiatamone). Studio storico-tecnico sulle "Paludi" di Napoli, sugli 8 mila ettari di terreno cioè, compresi tra il mare e le colline di Casoria e di S. Maria del Pianto. Risanamento: l'A. confuta l'opinione di coloro i quali pensavano di risanare Napoli abbattendo i soli "fondaci" e provvedendo alle abitazioni dei 9846 cittadini sfrattandi (ricorda in proposito come ben altre 128.804 persone vivessero nei "bassi" cittadini). Prospetta, pertanto, la necessità di un piano regolatore generale della città, che prenda in esame tutte le zone malsane. A questo proposito accenna ai progetti presentati da:
1) Ing. Folinea: abbattimento discontinuo dei fondaci e dei fabbricati malsani dei quartieri bassi, e nuova rete stradale in tutta l'area interessata dai fondaci e dagli analoghi centri malsani, con un'arteria principale che, partendo dalla piazza di Porto, doveva giungere a quella degli Orefici e da qui, in linea retta, a Porta Nolana, mettendo in diretta comunicazione i quartieri Porto, Pendino e Mercato. Non era però previsto alcun ampliamento urbano per riequilibrare

i diradamenti da operare, e ben a ragione, quindi, il piano fu avversato dai tecnici del Municipio.

- 2) *Ing. Breda: un'arteria, larga ml. 30, con origine dai giardini prospicienti il Municipio e sbocco, nei pressi del Colle del Salvatore, in una grande piazza da dove avrebbero dovuto avere inizio altre due grandi strade, rispettivamente per la Ferrovia Centrale e per la Marinella.*
- 3) *Ingg. Municipali: un grande rettifilo dalla piazza Fontana Medina alla Stazione Centrale e la costruzione di tre nuovi quartieri.*

L'A. espone quindi e critica le varie proposte avanzate per l'ampliamento della città, che si possono riassumere nelle seguenti:

- a) *estensione verso oriente, ossia sulle paludi, occupandone secondo alcuni la parte bassa lungo il corso dell'alveo dell'Arenaccia e secondo altri le falde inferiori delle colline intorno alle paludi stesse;*
- b) *urbanizzazione delle falde del colle Miradois fino alla piazza Ottocalli, del Vomero e delle pendici sottostanti comprese tra il mare e il Corso Vittorio Emanuele, infine del Campo di Marte e delle zone di Due Porte e Cangiani;*
- c) *espansione verso San Giovanni a Teduccio;*
- d) *creazione di suoli edificatori sul mare, mediante colmata da eseguirsi con i materiali di risulta delle demolizioni.*

L'A. propone un'espansione urbana verso oriente, dal largo del Reclusorio fino alle falde del Vesuvio, "ed in tutte le zone libere alle spalle del Borgo S. Antonio e contrade vicine, ovunque la quota minima sul livello del mare non discende al disotto di metri sei", prospettando altresì la necessità di far precedere agli abbattimenti le nuove costruzioni, e studiando inoltre le modalità specifiche e gli aspetti particolari di tale programma. Decisamente contrario ad eventuali "rettifili", il Carrrelli sostiene la opportunità di circoscritti diradamenti degli agglomerati edilizi, con la conseguente creazione di slarghi, e piazze aventi funzione di "polmone" per i più modesti spazi adiacenti.

In conclusione, l'A. sintetizza le proprie proposte, nelle seguenti opere:

- 1) *la totale bonifica delle Paludi e la destinazione parziale, dei relativi suoli, a bosco e giardini;*
- 2) *la costruzione graduale di nuovi quartieri;*

- 3) la costruzione di nuove strade per il collegamento rapido della città vecchia con i nuovi quartieri orientali;
- 4) la bonifica di tutte le zone malsane della città, da effettuarsi a mezzo di limitati e circoscritti diradamenti;
- 5) la sistemazione altimetrica soltanto delle strade nuove e dei raccordi con quelle già esistenti, e non già la elevazione del livello di tutti i quartieri bassi;
- 6) una grande strada di collegamento della Stazione Centrale con Piazza Municipio, "non con lo scopo di bonificare la contrada, ma con quello, esclusivamente economico, di creare i nuovi boulevards di Napoli, i quali si dovrebbero prolungare nei nuovi quartieri, ed aprire così uno sbocco sulle falde del Vesuvio".

L'A. ritiene che le opere descritte possano essere attuate con una spesa complessiva di 30 milioni, in contrapposizione ai 100 previsti dal progetto municipale di "risanamento".

195 CARRELLI F.
LAMONT-YOUNG

Progetto di fognatura della città di Napoli. Relazione. Tip. A. Trani. Napoli, 1887. Contiene lo studio comparativo dei due progetti di fognature trasmessi dal Municipio all'esame del Ministero:

- 1) progetto di sistema unico (sistema inglese "tout à l'égout" - 1883) che prevedeva lo sfocio attraverso il grande emissario di Licola; progetto successivamente modificato dal Consiglio Tecnico con la previsione di un secondo emissario a Coroglio. Questo progetto era avversato dai tecnici della città (vedi. ad es. la nota dell'ing. Mendia e la deliberazione del Collegio degli ingg. el 22.3.1885 che escludeva appunto l'adozione del sistema inglese e dava la preferenza a quello separatore);
- 2) Progetto Carrelli-Young, a circolazione continua ed a sistema separatore.

196 CASTAGNINO R.

Sul problema di Napoli. Tip. Giannini. Napoli 1902.

197 CERILLO E.

Il concorso pel monumento a Re Vittorio Emanuele II in piazza Municipio. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. IV, anno 1886, n. 9 del 1 maggio 1886.

- 198 CEVA GRIMALDI F. Della città di Napoli dal tempo della sua fondazione fino al presente. Memorie storiche. Stamperia e Calcografia Vico Freddo Pignasecca 15. Napoli, 1857.
- 199 CHIMIRRI B. La legge per Napoli e gli interessi del Mezzogiorno. Tip. Pallotta. Roma, 1904.
- 200 CICHELLI N. Novella Stazione Ferroviaria e Palazzo di Giustizia in Napoli. Relazione del progetto. Stab. Tip. Vesuviano. Portici, 1888.
Contiene un'accurata critica alla "rivoluzione edilizia" in atto a causa dell'opera di "risanamento", con la quale si distrussero indiscriminatamente vicoli sudici e malsani, ed antiche tradizioni, creando delle strade monotone e prive di carattere, denunciando la mancanza di ogni impegno sul piano del gusto; e tutto senza che per ciò venisse rispettato il criterio economico di una giusta proporzione tra le case per la borghesia e quelle per i meno abbienti.
L'A. esponde quindi in dettaglio - illustrandolo con due planimetrie - uno stralcio del suo piano regolatore generale della città, presentato nel 1884 e non prese in considerazione, per la costruzione di un nuovo Palazzo di Giustizia e la sistemazione della zona orientale, con lo spostamento della Stazione Centrale al Reclusorio.
Inoltre, con la ferrovia di collegamento al porto, propone di creare una stazione passeggeri sulla banchina del Sacramento prospiciente piazza Municipio, ed un'altra a piazza della Maddalena. Infine prevede il collegamento della Ferrovia Centrale con la Cumana, che dovrebbe raggiungere i nuovi rioni di Materdei, Miradois e S. Efremo.
- 201 CIMMINO G. et all. Parco Monte Echia. Piano Regolatore e di Risanamento di Santa Lucia a Monte Echia. Relazione ed illustrazione. Tip. Giannini. Napoli, 1928.
Contiene una relazione completa sul progetto di risanamento e nuova sistemazione della zona di Monte Echia, illustrata con numerose tavole e fotografie.
- 202 CIOFALO G. Relazione tecnica per la Zona Aperta di Napoli (con pianta illustrativa del progetto). St. Tip. R. Pesole. Napoli 1902.

- 203 CIRILLO E. Il restauro di Castel Nuovo di Napoli e gli architetti napoletani. Lettere aperte al signor Duca di Maddaloni. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. II, anno 1884 n.16 del 16 agosto 1884; n.17 dell' 1 settembre 1884 e n.19 dell' 1 ottobre 1884.
- 204 CLOSE G. Delle acque potabili e riforma cloacale della città di Napoli. (Lettere al giornale "Il Movimento"). Stab. Tip. Servio Tullio. Napoli, 1864.
- 205 COEN-CAGLI E. Sui movimenti del mare e sul completamento delle linee foranee nel porto di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. I, anno 1900, pagg. 50, 59 e 66.
- 206 COLICA G. Considerazioni sulla legge di perequazione del marzo 1886. (Conferenza). Stab. tip. Morano. Napoli, 1887.
- 207 COLLEGIO INGEGNERI ED ARCHITETTI Deliberazioni del collegio sul risanamento e ampliamento della città di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. III, anno 1885, n. 2 del 1 giugno 1885 e n. 3 del 1 luglio 1885. *Si propone una esatta statistica delle abitazioni insalubri della città, ed una indagine economico-sociale, allo scopo di evitare la costruzione di abitazioni con fitti non accessibili per le classi povere. Si fa cenno quindi al concorso bandito dal Municipio nel 1872 per un piano regolatore generale della città (in occasione del quale furono presentati sei progetti), avversando l'idea di una sola strada in rettilineo tra Via Medina e la Stazione. In proposito il Collegio esprime parere sfavorevole all'idea, e osserva inoltre che la sola demolizione dei "fondaci", ancorchè auspicabile, non sarebbe certamente sufficiente al risanamento urbano. Per quanto, infine, si riferisce alla proposta costruzione di un nuovo quartiere operaio all'Arenaccia, ritiene di occupare soltanto la zona a Monte della ferrovia Napoli-Roma, riservando a stabilimenti industriali la superficie compresa tra la detta linea ferroviaria ed il mare. Si affrontano quindi, i problemi dell'approvvigionamento idrico, delle fognature, e quelli economico-sociali, auspicando opportuni interventi legislativi tendenti ad attivare l'industria ed il commercio.*

- 208 COLLEGIO INGEGNERI ED ARCHITETTI Il voto del Collegio degli Ingegneri e Architetti in Napoli sul progetto di piano regolatore dell'ing. Pasquale Cozzolino. L'Ingegneria Moderna, vol. XVII, anno 1916, pag. 53.
- 209 COLONNA G. Il Municipio di Napoli a S.M. il Re d'Italia. (Lettera del Sindaco). s.t. 16 maggio 1862. *Contiene delle proposte per la risoluzione di alcuni problemi cittadini: concessioni di Castelnuovo e lavori relativi; prolungamento della strada del Piliero sino a Santa Lucia; costruzione di edifici per civile abitazione a basso fitto; scuole ed asili di infanzia; Via Duomo; Stazione Centrale.*
- 210 COLONNA DI STIGLIANO F. Scoperte di antichità in Napoli dal 1876 al 1897. Tip. Giannini. Napoli, 1898.
- 211 COMENCINI G.B., DASPURIO N. Chiaia Nova. Progetto di una nuova comunicazione tra via Roma (angolo del vico d'Afflito) e via Chiaia (cancello del Palazzo Cellammare). Con prolungamento fino alla piazza dei Martiri. Tip. Melfi e Ioele. Napoli, 1917. *In opposizione all'idea di alcuni di allargare Via Chiaia per facilitare le comunicazioni tra l'oriente e l'occidente di Napoli, gli ingg. Comencini e Daspuro presentano un loro progetto, illustrandolo con sette tavole. Da Via Roma, in prosecuzione di Via S. Brigida (abbattendo gli isolati a nord e a sud del vico d'Afflito) è prevista una grande arteria che, giunta sotto la piazzetta del Rosaniello, dovrà proseguire con un tunnel rettilineo (ml. 345 di lunghezza) sfociando in Via Chiaia, alle spalle della Chiesa di S. Orsola. Inoltre, è prevista l'incisione, per m. 5,50 di spessore, di tutto il fronte dell'isolato compreso tra la Chiesa di S. Caterina a Chiaia e il Vico Alabardieri, in allineamento con Palazzo Partanna in Piazza dei Martiri.*
- 212 COMMISSIONE DICASTERO DEI LL.PP. Relazione sulle ferrovie napoletane. Tip. Cannavacciuoli. Napoli, 1861.
- 213 COMMISSIONE INTERMINISTERIALE PER LA RICOSTRUZIONE DEL PORTO DI NAPOLI Relazione sui lavori svolti. Progetto di statuto del Consorzio Autonomo del Porto di Napoli. Ed. Loffredo. Napoli 1947.
- 214 COMMISSIONE INTERSINDACALE PER IL PIANO REGOLATORE DELLA CITTA' DI NAPOLI Relazioni. Tip. A. Trani. Napoli, 1936.

- 215 COMMISSIONE
• PER IL PORTO
DI NAPOLI Verbali delle sedute tenute dalla Commissione
creata con R.D. 1/6/1861.
Tip. R.I. dei Sordomuti. Genova, 1861.
- 216 COMMISSIONE PER
L'IMMEGLIAMENTO
DELLA CITTA' DI NAPOLI Seconda relazione al Municipio.
Tip. dell'Unione. Napoli, 1868.
*La Commissione, composta dai sigg. avv.
Francescopaolo Ruggiero, gen. Cesare Firrao,
prof. Fortunato Padula, cav. Girolamo
Maglione, avv. Luigi Landolfi, fa seguito a
precedente relazione del 12.7.1867, trattando le
seguenti opere:*
1) nuovo quartiere orientale, compreso tra la
strada fuori Porta Capuana a nord, la Via
Arenaccia ad est, la strada Marinella a sud,
ed il Corso Garibaldi ad ovest;
2) prolungamento della strada di Porto al
Corso Garibaldi, con planimetria;
3) ampliamento della strada Marinella, con
planimetria;
4) sistemazione della strada Fosse del Grano,
con planimetria;
5) completamento della galleria sotto la collina
di Pizzofalcone;
6) lava dei Vergini, con descrizione dei relativi
tre progetti presentati da: a) Giura,
Saponieri, Travaglini, e Veneri (1858); b)
Siniscalchi e Schisani; c) Tessitore.
- 217 COMMISSIONE
PER LA CONSEGNA
DELLE LINEE FERR.
COMPONENTI LA RETE
MEDITERRANEA Relazione generale sulle operazioni inerenti alla
consegna delle Linee.
Tip. Direz. Gen. Ferrovie Mediterranee.
Milano, 1889.
- 218 COMUNE DI NAPOLI Contratti con società Anonima Belga dei
Tramways concessionaria delle Tramvie del
Nord. Tip. Giannini. Napoli, 1915.
- 219 COMUNE DI NAPOLI L'Azienda Tramviaria Municipale negli anni
1926-1936. Voll. I e II. (Contiene una pianta
schematica a colori della rete). Prospetto della
popolazione del Comune risultata dal VI
censimento (1/12/1921), distribuita per quartieri
e parrocchie. Tip. Giannini. Napoli, 1923.
- 220 COMUNE DI NAPOLI Relazione e diagrammi sui lavori del censimento
dell'agricoltura del 1930. Napoli, aprile 1930.
- 221 CONCA P. Le abitazioni in Napoli dal 1911 al 21 aprile
1931. Tip. Giannini. Napoli, 1932.

- 236 CORTESE F. Piano di massima per un quartiere settentrionale alla città diviso in dieci rioni. Rione Miradois. Tipi M. Gambella. Napoli, settembre 1887. Contiene delle note illustrative sul progetto del nuovo quartiere Minadois, con planimetrie.
- 237 CORTESE F. Progetto completo di un piano di comunicazioni stradali fra il centro e la periferia della città. L'Ingegneria Moderna, vol. IX, anno 1908, pag. 66.
- 238 CORTESE F. Il progetto della viabilità per l'occidente di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pag. 8.
- 239 COSTAGLIOLA A. Napoli che se ne va. Tip. Giannini. Napoli, 1918.
- 240 COTTRAU A. Appunti sulle Convenzioni ferroviarie del 1885. Dalla "Nuova Antologia", Vol. XLI, Serie III, fasc. del 1 e 16 settembre 1892. Tip. Camera dei Deputati. Roma, 1892.
- 241 COTTRAU A. La crisi della città di Napoli. "Nuova Antologia". 16 luglio 1896. Forzani e C. Tip. del Senato. Roma, 1896.
- 242 CRISCI C. Relazione sulla condotta di acqua potabile in Napoli, letta nella tornata del 23/6/1873 al Consiglio Comunale. Stab. Tip. De Angelis. Napoli, 1873.
- 243 CRISPO A. Le Ferrovie italiane. Storia Politica ed Economica. Ed. Giuffrè. Milano, 1940.
- 244 CROCE B. Storia d'Italia dal 1871 al 1915. Laterza. Bari, 1956.
- 245 CROCE B. Storia d'Europa nel secolo decimonono. Laterza. Bari, 1957.
- 246 CURTI G. Docks, Magazzini Generali e Arsenale di Napoli. Tip. della Sirena. Napoli, agosto 1871.
- 247 CURTI G. I magazzini generali nell'arsenale marittimo di Napoli. s.t. Napoli, novembre 1870.
- 248 D'AMBRA R. Acque vecchie ed acque nuove della città di Napoli. Memoria. Tip. della R. Università. Napoli 1883.
- 249 D'AMBRA R. Napoli antica. Tip. Raffaele Cadorna. Napoli 1889.

- 250 D'AMELIO A. Origine e vicende del porto di Napoli. Boll. Collegio degli Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XII, anno 1894, pagg. 57 e 69.
- 251 D'AMELIO A. L'acqua latente nel sottosuolo di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. II, anno 1901, pagg. 144, 155 e 171.
- 252 D'AMELIO A. La piccola industria napoletana. Boll. Collegio Ingg. e Arch. di Napoli, vol. XXII, anno 1904, pagg. 77 e 92.
- 253 D'AMELIO A. Le acque di alimentazione della città di Napoli, in rapporto al loro uso potabile ed all'igiene dell'abitato; nonché alle cause di danni ad esse attribuite, ed alle antiche fogne, per i fabbricati urbani. Napoli, 30 ottobre 1908. L'Ingegneria Moderna, vol. IX, anno 1908, pagg. 2, 27, 39, 53, 75, 100, 110, 122.
- 254 D'AMELIO A. Le case a buon mercato in Napoli. Napoli, 24 agosto 1909. L'Ingegneria Moderna, vol. X, anno 1909, pagg. 90 e 98.
- 255 D'AMELIO A. La soluzione del problema delle case popolari ed economiche a Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XI, anno 1910, pagg. 37 e 52.
- 256 D'ANIELLO P. La sistemazione delle ferrovie secondarie a Napoli. Tip. G. Barca. Napoli, 1934.
- 257 D'ORSO G. Sistemazione e sviluppo della rete tramviaria urbana. Febbraio 1914. L'Ingegneria Moderna, vol. XV, anno 1914, pagg. 40, 51, e 62.
- 258 D'ORSO G. Il dinamismo urbano nei grandi interessi pubblici di Napoli. Tip. Giannini. Napoli 1919.
- 259 D'ASPURO N.,
SOMMELLA G., LOPS L. Progetto per l'ampliamento della città di Napoli. "Excelsior". Tip. Bellisario e C. Napoli, 1886.
Contiene il progetto - con tavola illustrativa - per la costruzione di una strada in rettilineo sul prolungamento di Via Partenope, dall'angolo del Chiatamone, sino all'emissario del lago di Agnano. A titolo di curiosità, si cita qui in particolare la previsione di una immensa vasca artificiale, con isolotti, all'altezza della Villa Comunale, nella quale il mare avrebbe dovuto entrare a mezzo di tre grandi emissari; di una grande piazza a Mergellina, e, infine, del taglio della collina di Posillipo (m.80 alla base, e 260 in cresta), con la creazione di suoli per villini lungo le nuovi pendici.

- 260 DE ANGELIS F. Progetto di una grandiosa strada dall'emiciclo del Mercatello alla Stazione Centrale delle Ferrovie. Stab. Tipo-litografico De Angelis. Napoli, 1868.
Con deliberazione del 25.9.1861 il Consiglio Municipale stabiliva di costruire una strada di collegamento diretto dalla Stazione Centrale al centro della città, risanando con essa anche i "quartieri bassi". L'ing. De Angelis è invece dell'avviso che i due problemi debbano essere affrontati separatamente, in quanto il bonificazione dei quartieri bassi non potrebbe ottenersi con una sola strada nuova. Coerentemente con tale opinione, egli segnala in termini positivi il progetto di Angelo Filippo Giordano "sul modo di migliorare i quartieri bassi", e respinge invece recisamente due progetti proposti (allargamento di Via Forcella e nuova strada dell'emiciclo del Mercatello al lato destro della Stazione); presenta quindi un proprio progetto, corredato da planimetria, per la costruzione di una nuova strada da Via Toledo alla Ferrovia.
- 261 DE CESARE F. La nuova strada dal centro dell'abitato di Napoli alla Stazione Centrale delle Ferrovie. Pensieri economico-artistici. Stab. Tip. De Angelis. Napoli, 1869.
Interessante studio sulla dibattuta questione del collegamento diretto della Stazione Ferroviaria con il centro della città.
- 262 DE CESARE R. La fine di un regno. Tip. L. Lapi. Città di Castello, 1908.
- 263 DE FILIPPIS F. Piazze e fontane di Napoli. Tip. Gennaro d'Agostino. Napoli, 1957.
- 264 DE JULIO S. Il dopo guerra e il Mezzogiorno. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pag. 72.
- 265 DE NAVA P. La ferrovia Reggio-Eboli. Estratto dalla "Vita Italiana". Anno I, fasc. 20. Tip. dell'Unione Coop. Editrice. Roma, 1895.
- 266 DE SIMONE G. Riordinamento delle opere pie della città di Napoli. Napoli, 1880.
- 267 DE SIMONE F. Progetto di piano regolatore del rione Museo Nazionale in Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Arch di Napoli, vol. VIII, anno 1890, n. 3-4 del marzo-aprile 1890.

- 268 DE SIMONE F. Piano regolatore della città di Napoli. Officina tipografica Tocco. Napoli, 1917.
- 269 DELL'ERBA F. Napoli in un quarto di secolo. Ed. Tirrena. Tip. Amoroso. Napoli, 1860.
- 270 DELLA ROCCA A. Il progetto di risanamento del rione Monteoliveto. Compreso fra le vie Toledo, Guantai Nuovi, S. Giuseppe, via e piazza Monteoliveto, via nuova Monteoliveto. Boll. Collegio Ingg. e Arch di Napoli, vol.VIII, anno 1890, n. 7-8 del luglio-agosto 1890.
- 271 DI CASTRI L. La piazza innanzi alla stazione ferroviaria della direttissima Napoli-Roma nel rione Piedigrotta. L'Ingegneria Moderna, vol. XVII, anno 1916, pag.43.
- 272 DI GIACOMO S. Nuova guida di Napoli - "L'Italia artistica"- Bergamo, 1907.
- 273 DIREZIONE GENERALE FERROVIE DELLO STATO Cinquantenario delle Ferrovie dello Stato 1905-1955.
- 274 DORIA G. Guida di Napoli e dintorni. E.S.I. Napoli, 1950.
- 275 DURELLI G. Sul problema delle case a buon mercato in Napoli. Idee e proposte. Tip. Melfi e Ioelc. Napoli, 1909.
- 276 ENTE AUTONOMO VOLTURNO DI NAPOLI Tavole statistiche, 1916-1928. Lit. Manzoni e De Lucia. Napoli. *Contiene tavole, diagrammi e dati statistici.*
- 277 ERRERA A. Napoli nella statistica. Stab. Tip. Morano. Napoli, 1892. *Contiene dati demografici riferentisi al periodo dal 1878 al 1891. Esamina inoltre: emigrazione, delinquenza, viabilità, comunicazioni, industrie, istruzione pubblica e morale. Confronti di statistica industriale, economia.*
- 278 FANTACCHIOTTI L. BOTTA F. Progetto per case operaie ed economiche, e lavanderie in Napoli s.n.t. *Nell'intento di "disagglomerare senza discentrare" la città, offrono di costruire "6 rioni di case economiche e sane per cittadini meno agiati, operai e basso popolo, innalzati in vari quartieri della città, onde spostare il meno possibile i futuri inquilini dai loro centri di lavoro e di abitudini". Nel tempo stesso si propone un sistema che mette l'assegnatario in condizione di divenir proprietario della sua*

abitazione. Infatti viene fissato un fitto di lire 29 per le case operaie di lire 15 per quelle economiche, comprensive della quota di ammortamento venticinquennale del capitale impiegato per le costruzioni a farsi. Il progetto prevede di occupare una superficie di 524.000 mq., con la costruzione di 2700 case per operai (abitazione e laboratorio) e di 2700 case per indigenti, capaci di ospitare complessivamente 27.000 abitanti, realizzando l'opera in due anni, e distribuendo le abitazioni nel seguente modo:

- 1) Rione "Principe di Napoli", in contrada S. Erasmo presso i Granili: mq. 53.400, case 400, abitanti 2000;
- 2) Rione "Umberto I", in contrada Arenaccia e Piazzella: mq. 171.600, case 2000, abitanti 10000;
- 3) Rione "Principe Amedeo", strada Marruccelli a S. Raffaele: mq. 53.400, case 400, abitanti 2000;
- 4) Rione "Principe Tommaso", dietro S. Maria in Portico, Masseria Genovesi: mq. 37.000, case 300, abitanti 1500;
- 5) Rione "Principe di Carignano", in via Corso a Piedigrotta: mq. 37.000, case 300, abitanti 1500;
- 6) Rione "Regina Margherita", Fuorigrotta: mq. 171.600, case 2000, abitanti 10000.

Gli autori riferiscono che la proposta aveva incontrato notevole successo presso la classe operaia e che in pochi giorni si erano avute ben 2300 prenotazioni.

- | | | |
|-----|--------------------------|--|
| 279 | FERRARI C. | Progetto di una nuova tramvia Napoli-Vomero. L'Ingegneria Moderna, vol. IX, anno 1908, pag. 124. |
| 280 | FERROVIE DELLO STATO | Piani regolatori di Stazioni e stato degli impianti al 1 luglio 1905. |
| 281 | FERROVIE DELLO STATO | Nel primo decennio fascista 1922-32. Ist. Geogr. De Agostini, Novara. |
| 282 | FERROVIE DELLO STATO | Il Centenario delle Ferrovie Italiane. Istituto Geografico De Agostini Novara, 1940. |
| 283 | FERROVIE DELLO STATO | Relazione per l'anno finanziario 1956-57. |
| 284 | FILANGIERI DI CANDIDA R. | Relazione sull'isolamento e sui restauri di Castelnuovo. Tip. Giannini. Napoli, 1940. |

- 285 FIOCCA G. Progetto del Porto di Napoli. Questione generale. Considerazioni tecniche, economiche, commerciali, igieniche. Stamperia Nazionale. Napoli, 1863.
Contiene: una descrizione dei progetti di ampliamento del Porto di Napoli:
1859-'60 Commissione di Genova
1860 Negri
1860-'61 Commissione Governativa
febbraio '61 Pasanise
giugno '61 Alvino
luglio '61 Commissione di Genova
febbraio '62 Cervati
ottobre '62 Cervati
e una cronistoria degli avvenimenti che portarono, nel 1863, all'accoglimento, da parte del Ministero dei LL.PP., del progetto dell'A., che viene ampiamente descritto ed illustrato con tavole. Contiene inoltre una storia dello sviluppo del Porto Napoletano dalle sue origini (costruzione del molo angioino nel 1432), al 1862, ed un interessante studio sui venti e sulla conseguente disposizione dei moli, sugli effetti delle correnti litoranee, sui bacini di carenaggio, sulle ferrovie portuali.
- 286 FIOCCA G. Relazione sul progetto del porto di Napoli (discussa e approvata a pieni voti dalla sezione di Architettura nelle adunanze del 10 e 15 luglio 1863, e dalla intera Associazione dell'Assemblea generale del 23 luglio 1863). (Con tavola illustrativa). Stab. Tip. Vico ss. Filippo e Giacomo. Napoli, 1863.
- 287 FIRRAO C. Come migliorare ed aumentare le acque potabili della città di Napoli. Progetto presentato al Consiglio Municipale nella seduta del 1862. Tip. dell'Unione. Napoli, 1867.
- 288 FLORIO G. Sulle fogne di Napoli. Studi e proposte. Tip. Giannini. Napoli, 1875.
- 289 FOLINEA E. Per la bonifica dei "fondaci". Lettera aperta al Sindaco. s.n.t. Napoli, 1881.
- 290 FOLINEA R. Le funicolari del Vomero. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. VII, anno 1889, n. 4 dell'aprile 1889.
- 291 FOLINEA R. Progetto dello edificio destinato a sede del Politecnico di Napoli, compilato dall'ing. Cannizzaro. Napoli, gennaio 1890. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. X, anno 1892, n. 11 - 12 del novembre - dicembre 1892.

- 292 FOLINEA R. Ascensore di Posillipo. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XI, anno 1893, pag. 58.
- 293 FOLINEA M. Le comunicazioni fra l'oriente e l'occidente di Napoli e la nuova galleria sotto monte Echia. Estratto da "L'Ingegnere", vol. V n. 1 - 1931, Soc. An. Poligrafica Italiana. Roma, 1931.
Descrizione e illustrazione, con tavole e fotografie, della galleria costruita su progetto dell'ing. Michele Guadagno.
- 294 FORNARI G.B. Dei provvedimenti per risanare la città di Napoli. Lettera aperta all'Ill.mo sig. Sindaco della città di Napoli. Napoli, 27 settembre 1884. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. II, anno 1884, n. 20 del 16 ottobre 1884.
- 295 FORTUNATO G. Il Mezzogiorno e lo Stato italiano. Discorsi politici 1880 - 1910. Laterza. Bari, 1911.
- 296 FOSCHINI F. Nuova via di accesso all'Ospedale degli Incurabili Progetto. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XXII, anno 1904, pag. 265.
- 297 FRANCESCONI P.
PEREZ G. Strada Toledo - via Garibaldi.
I Proposta. s.t. Napoli, 1861.
- 298 FRANCESCONI P.
PEREZ G. Strada di Toledo - via Garibaldi.
II Proposta. s.t. Napoli, 1861
La nuova strada, partendo da Piazza Nolana - opportunamente ingrandita - dopo aver attraversato i vicoli Gabella della Farina, Salaiole, Tentella, Orto del Conte, Carminiello, Barrettari, Barre, Spicoli, Cangiani, Marioli, Campagnani, Zappari, Calderari e via Duomo, avrebbe dovuto proseguire quasi parallelamente alla via Sedile di Porto, per poi - passando tra i vicoli Carrozzeri e Porteria a S. Tommaso d'Aquino - sfociare di fronte alla chiesa della Madonna delle Grazie a Toledo.
- 299 FRANCHINI M.
SELLITTI G. Progetto di un nuovo quartiere per la città di Napoli dove alloggiare la classe operaia. s.n.t.
Si propone al Municipio di Napoli di espropriare per pubblica utilità la zona alle spalle del Reclusorio (mq. 527.795), sul versante orientale della collina di Miradois, in prosecuzione del quartiere S. Carlo all'Arena, sino al sobborgo S. Giovannello, allo scopo precipuo di costruire un quartiere per operai (24.000 abitanti). Poiché il Municipio si trova nella impossibilità di poter realizzare l'opera in proprio si è in procinto di iniziare i lavori in via

Duomo - si consiglia di cedere ad una società i suoli edificatori (mq. 338.533), imponendo però particolari norme e condizioni per i tipi edilizi. Gli A. si sono indotti a presentare la proposta perché non è possibile creare nuovi quartieri popolari su suoli insalubri, ad es. "le paludi" come qualcuno pensava di fare, mentre il progettato quartiere Chiaia-Mergellina-corso Vittorio Emanuele è riservato esclusivamente alla classe agiata.

- 300 FUSCO G. Pel restauro e completamento di Castel Capuano. 18 ottobre 1896. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XIV, anno 1896, pag. 77.
- 301 FUSCO GHIRALDI G. Pel restauro e completamento di Castel Capuano. Conferenza tenuta il 1° settembre 1889. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. VII, anno 1889, n. 11 del novembre 1889.
- 302 GAETANI DI CASTELMOLA C. La Napoli che scompare. Tip. Giannini. Napoli, 1889.
- 303 GAETANI DI CASTELMOLA C. Napoli in un quarto di secolo. F. Perrella. Napoli, 1909.
- 304 GALANTI G. M. Nuova guida di Napoli e suoi dintorni. Fatta su quella riformata dall'Abate L. Galanti, corredata di molte aggiunte e di un'appendice. Tip. All'insegna di Diogene. Napoli, 1845.
- 305 GALANTI L. Guida per Napoli e suoi dintorni. C. Boutcaux e M. Aubry. Napoli, 1871.
- 306 GALASSO A. Progetto per l'allacciamento della Ferrovia Cumana alla Stazione Centrale. Relazione. Tipi Nicotra. Napoli, 1887.
- 307 GENOVESE G. Sull'ampliamento della contrada di Chiaia mercé un nuovo progetto riguardante la villa reale. Stab. Tip. dei Classici Italiani. Napoli, 1858. *L'A. propone di spostare, con opportune trasformazioni, la Villa reale dal lato nord del mare, utilizzando l'area residua per suoli edificatori.*
- 308 GENOVESE G., RIZZI U., CAPALDO F. P. Pel ragionevole emendamento dimandato della decisione emessa dal Consiglio Edilizio nel concorso per lo impegliamento e la decorazione della contrada fra la piazza del Mercatello e il Museo Nazionale. s.t. Napoli, 1861. *Ci si riferisce al Bando di concorso del Sindaco Colonna, per la sistemazione urbanistica della zona compresa tra piazza del Mercatello e il*

Museo Nazionale. Il Consiglio Edilizio, nella seduta del 3.5.1861, comunicava che nessun progetto era stato ritenuto degno dell'approvazione ed il 7.5.1861 redigeva dettagliato rapporto al decurionato circa i tre progetti che aveva ritenuto degni di menzione, pur senza dare la preferenza ad alcuno: fra questi appunto era quello degli arch Genovese, Rizzi e Capaldo, i quali presentano qui le loro controdeduzioni alla decisione del Consiglio.

- 309 GIORDANO L. Riflessioni intorno ad un improvviso progetto di strada per la Stazione Centrale delle Ferrovie. Tip. De Angelis. Napoli 1868.
- 310 GIOVANNELLI P.
GUACCI R. Progetto completivo di risanamento e miglioramento della sezione San Lorenzo. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. V, anno 1887, n. 4 dell'aprile 1887.
- 311 GRASSO C. La casa e la scuola del popolo napoletano. Casa editrice Elpio. Napoli, 1920.
- 312 GRASSO A. Le comunicazioni tra Napoli e Fuorigrotta. s.t. Napoli, 1933.
- 313 GRASSO A. Il Piano Regolatore. Problema napoletano. Tip. Barca. Napoli, 1933.
- 314 GRECO L. Il porto di Napoli e i suoi grandi lavori di ampliamento. "L'idea marinara". Ed. S.A. Imprese Tipografiche. Genova.
- 15 GRECO L. Travaux de caractère hygienique et d'assistance exécutés dans le port de Naples. Arti Grafiche Rispoli, Napoli.
- 316 GRECO L. La nouvelle grande gare maritime pour passagers dans le Port de Naples. Arti grafiche Rispoli. Napoli, 1934.
- 317 GRECO L. Impianti sperimentali per lo studio del moto ondoso nel porto di Napoli. Estratto dagli annali del R. Istituto Sup. Navale. Vol. IV fasc. 11, 1935. S.I.E.M., Napoli.
- 318 GRIFEO A. Napoli e i suoi dintorni. Istituto Geografico De Agostini. Novara, 1929. *Contiene: Napoli nella leggenda e nella storia; Napoli nell'arte e nei monumenti dall'antichità ad oggi; i Campi Flegrei e l'isola d'Ischia; la regione del Vesuvio; e inoltre numerose ed interessanti illustrazioni.*

- 319 GUACCI Il programma dell'amministrazione Municipale e le opere pubbliche della città di Napoli. Dicembre 1902. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XX, anno 1902, pag. 342.
- 320 GUERRITORE M. Progetto di quartiere operaio sulla collina di Poggioreale, con una comunicazione viabile fra le vie di Capodichino e Poggioreale. L'Ingegneria Moderna, vol. IX, anno 1908, pag. 114.
- 321 GUERRITORE M. I lavori di ampliamento e sistemazione generale della Stazione Centrale della Ferrovia di Stato di Napoli. Maggio 1917. L'Ingegneria Moderna, vol. XVIII, anno 1917, pag. 45.
- 322 GUZZO E. Osservazioni sul risanamento di Napoli. Tip. Nicotra. Napoli, 1887.
Contiene alcune considerazioni e proposte, specie sotto il profilo economico, sull'opera del "risanamento", allora in corso di studio e progettazione.
- 323 ISE' E.
FOLINEA R. Progetto dell'edificio da destinarsi a sede della Scuola di Applicazione per gl'Ingegneri in Napoli, che comprende le facoltà di Matematiche e le sezioni Navale e Industriale. Stab. Tip. Morano. Napoli 1889.
- 324 ISE' E.
FOLINEA R. Progetto della Scuola di Applicazione per gli Ingegneri in Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. VII, anno 1889, nn. 7 - 8 del luglio e agosto 1889.
Descrizione completa del progetto con 11 tavv. illustrative.
- 325 ISPETTORATO DEI LAVORI
DI RISANAMENTO
DEL MUNICIPIO DI NAPOLI Relazioni sui lavori di risanamento, ampliamento e fognatura della città di Napoli (dal 1889 al 1915).
- 326 ISTITUTO CASE POPOLARI Attività svolta dal 1925 al 1934.
S.A. Richter e C. Napoli, 1934.
- 327 ISTITUTO CASE POPOLARI Relazione sull'attività svolta nell'anno XVII.
Tip. Enrico Ricci. Roma.
- 328 ISTITUTO CASE POPOLARI Statistica tecnica, finanziaria e demografica delle abitazioni popolari nella provincia di Napoli, dal 1925 al 1939. Tip. A. Trani. Napoli, 1940.
- 329 ISTITUTO CASE POPOLARI Attività svolta dal 1935 al 1941.
S.A. Richter e C. Napoli.

- 330 LACCETTI F. L'arco trionfale aragonese in Napoli. Descrizione, esame stilistico, profilo storico, suo deperimento e restauro. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XXII, anno 1904, pagg. 230, 241 e 252.
- 331 LAMONT YOUNG Progetto Ferrovia Metropolitana e Campi Flegrei. s.t. Napoli, 31/12/1883.
Il progetto - illustrato con fotografie e tavole - riguarda una ferrovia che avrebbe dovuto assicurare rapide comunicazioni tra i diversi punti centrali della città e la periferia. Il tracciato (lunghezza complessiva ml. 29.768,31) sarebbe stato parte in galleria e parte allo scoperto; un'altra ferrovia poi (per la zona Vomero, Arenella e Capodimonte), sarebbe stata collegata alla prima mediante un ascensore. I materiali di risulta della realizzazione delle due opere avrebbero dovuto servire all'esecuzione di una vasta colmata (mq. 400.000) all'altezza di Posillipo, per la costruzione di un nuovo rione.
- 332 LAMONT YOUNG Bonifica del basso Napoli in relazione col progetto della Ferrovia Metropolitana. Tip. Trani. Napoli, 1884.
- 333 LAURENZANO N. Sul Porto di Napoli. Idee lette nel Real Istituto di Incoraggiamento. Stab. Tip. del Cosmopolita. Napoli, 1863.
- 334 LAURENZANO N. A Sua Signoria Ill.ma il marchese d'Afflito, presidente della Commissione per le Acque di Napoli. Lettera polemica con l'ing. Mendia per l'acquedotto del Serino. s.t. Napoli, 26/2/1869.
- 335 LAURIA E.
FRANCESCONI A. E P. Memoria per un piano regolatore delle opere pubbliche della città di Napoli. Tip. De Angelis. Napoli, 1872.
Il progetto, esposto in ogni dettaglio, interessa l'intera città, e tiene conto di tutte le opere in corso di esecuzione o approvate fino al 1872.
- 336 LEMONON E. Naples. Notes historiques et sociales. Plon. Paris, 1912.
- 337 LOPS G. Quel che si è fatto in Napoli dopo il 1860. Tip. De Angelis. Napoli, 1878.
Contiene una disamina critica delle opere eseguite in Napoli dopo il 1860, con particolare riferimento a Mergellina, piazza Municipio, via Principessa Margherita, via Cellini, via Duomo, salita Museo e corso Vittorio Emanuele.

- 338 LOPS L. Bonifica e ampliamento di S. Lucia. Progetto - Concessione. Tip. Gambella. Napoli, 1886
Contiene una descrizione completa del progetto, con tavole illustrative.
- 339 LUCARELLI A. Progetto di piano regolatore edilizio. Rione Materdei. Stab. Tip. Edit. Napoli, 1935.
Contiene una esauriente descrizione del progetto di riordinamento della zona Materdei, con disegni illustrativi, computo metrico e piano finanziario per la realizzazione dell'opera.
- 340 MAGLIONE F. Considerazioni e proposte economiche e demografiche sulla città di Napoli.
G. Casella edit. Napoli, 1934.
- 341 MAGRINI E. Le abitazioni popolari (case operaie). Ulrico Hoepli ed. Milano, 1905.
Aspetti delle abitazioni popolari. La questione della edilizia popolare dal punto di vista legislativo, economico-finanziario, igienico e tecnico.
Rassegna delle realizzazioni e degli interventi legislativi, in Italia e all'Estero.
- 342 MAIURI A. Del bonificazione delle paludi di Napoli. Ragionamento.
Stampa del Veglio. Napoli, 1858.
- 343 MAIURI A. Delle opere intese a ripare e compiere il porto di Nisida ed a stabilirvi un lazzaretto semisporco.
Tip. Rusconi. Napoli, 1856.
(Contiene una pianta).
- 344 MANCINI P. S. Pel risanamento e miglioramento edilizio della città di Napoli. Lettera del Ministro Mancini ai sigg. Prefetto e Sindaco di Napoli, e risposta dei medesimi. Tip. De Angelis. Napoli, 1884.
- 345 MANCINI P. S. Pel risanamento e miglioramento edilizio della città di Napoli. Lettera del Ministro Mancini a S.E. il Presidente del Consiglio dei Ministri Agostino Depretis, con allegati. I. Sciolla.
Tip. Ministero Affari Esteri. Roma, ott. 1884.
- 346 MARGHERI A. Napoli nel suo avvenire economico ed intellettuale. Conferenza detta il 1/2/1885 nel Circolo Filologico.
Tip. De Angelis. Napoli, 1885.
- 347 MARGHERI A. Il risanamento di Napoli. Conferenza al Circolo Filologico, con l'aggiunta di: Lo studio storico sul vero sito di Napoli e Palepoli di Bartolomeo Capasso. Tip. Riccardo Margheri. Napoli 1889.

- 348 MARGHERI A. Intorno al problema edilizio della città di Napoli. Tip. Trani. Napoli, 1911.
- 349 MARTINEZ C. L'acquedotto di Serino. In "Napoli". Napoli, 21 giugno 1895.
- 350 MARTINOLI L. Il riordinamento ferroviario di Napoli. Studi e proposte. L'Ingegneria Moderna, vol. VI, anno 1905, pag. 60.
- 351 MARTORELLI F. La Direttissima Roma-Napoli. Coop. Poligrafica Editrice. Roma, 1904.
- 352 MASCHITTI C. Il Porto di Napoli. Cenno storico con dieci piante topografiche. Casa ed. Piazzì. Napoli, 1917.
- 353 MASCOLI E. Relazione della Commissione dei socii all'onorevole Consiglio Direttivo del Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Napoli, a cura di Emanuele Mascoli, Angelo Carrelli e Paolo Boubé.
- 354 MASTRILLI M. Piano regolatore della contrada dalla Piazza San Ferdinando alla Piazza dei Martiri. Tip. Trani. Napoli, 1908.
Il progetto - cfr. anche le tavole allegate -, presentato nel 1883, fu approvato dal Consiglio Com.le il 25.2.1893, ma non fu realizzato neppure dopo la variante presentata l'1.4.1905, ed approvata dal Consiglio Tecnico Municipale.
- 355 MELISURGO F. Il porto mercantile di Napoli ed il Governo Italiano. (Con 2 tavv.). Tip. G. Bozza. Milano, 1864.
- 356 MELISURGO G. Risanamento edilizio ed industriale di Napoli. In "Napoli".
- 357 MELISURGO G. Napoli sotterranea. Topografia della rete di canali di acque profonde.
- 358 MELISURGO G. Progetto Ferrovia Cumana da Napoli Montesanto a Monte Procida. Tip. Accademia Reale delle Scienze. Napoli, 1881.
- 359 MELISURGO G. Le modifiche al regolamento edilizio. 30 agosto 1892. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. X, anno 1892, n. 9 - 10 del settembre - ottobre 1892.
- 360 MELISURGO G. Per un Piano Regolatore di Napoli. Estratto da "La vita italiana", anno XXV, Giugno 1937. Roma, 1937.

- 361 MELISURGO G. Piano Regolatore di Napoli. Contributo. Tip. Lucina. Napoli, 1937.
- 362 MENDIA A. Intorno alla Ferrovia da Napoli per Benevento e Foggia. Tip. Ghio. Napoli, 1866.
- 363 MENDIA A. Considerazioni di massima e di modalità sul progetto municipale riguardante la fognatura della città di Napoli. Tip. Commerciale. Napoli, 1884.
Interessante studio sulle fognature in progetto per la città di Napoli, con particolare riferimento a quello compilato dalla I e IV Direzione Tecnica Municipale ed alle realizzazioni compiute all'estero.
- 364 MILONE F. Progetto arretramento portici Teatro San Carlo. Tavola.
- 365 MILONE F. Le nuove acque potabili e le piccole industrie di Napoli. Lettera aperta ai sigg. Assessori del Municipio di Napoli Marchese di Campodisola e cav. Ferdinando de Rosenheim. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. II, anno 1884, n. 24 del 16 dicembre 1884
- 366 MILONE F. Gli impianti elevatori delle acque della Bolla e del Carmignano in sussidio dell'acquedotto di Serino. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVI, anno 1898, n. 18 del 22 settembre 1898 e n. 19 del 13 ottobre 1898.
- 367 MILONE F. Gli impianti elevatori delle acque della Bolla e del Carmignano in sussidio dell'acquedotto di Serino per la città di Napoli. Progetto. Tip. di Gennaro e Morano. Napoli, 1898.
- 368 MILONE G. La bonifica edilizia della città di Napoli. S. A. Richter. Napoli, 1940.
- 369 MILONE F. Per un piano regolatore per il Porto di Napoli. Tip. Trani. Napoli, 1942.
- 370 MILONE G. Problemi del dopoguerra - Il rinnovamento edilizio di Napoli. S.A. Richter. Napoli, 1942.
- 371 MILONE G. Per la ricostruzione di Napoli. S.A. Richter. Napoli, 1944.
- 372 MILONE G. Contributo alla impostazione tecnica dei provvedimenti per la ricostruzione napoletana. Arti Grafiche Torella. Napoli, 1950.

- 373 MINISTERO LL.PP. Commissione per lo Studio del Piano Regolatore delle Bonifiche. Vol. I: Piani Regolatori delle Bonifiche dell'Italia Meridionale.
- 374 MINISTERO LL.PP. Opere pubbliche. 1922-1932. Tipografia del Senato. Roma, 1933. *Contiene una rassegna, illustrata e documentata, delle opere pubbliche realizzate nel decennio, una dettagliata relazione storica, legislativa, tecnica, e finanziaria, sulla Direttissima Napoli-Roma, con planimetria e fotografie.*
- 375 MINISTERO TRASPORTI La ricostruzione nel compartimento di Napoli. Ottobre 1943 - dicembre 1946. Gennaio 1947 - luglio 1949. Tip. L'Espresso. Napoli. *Contiene alcune relazioni - illustrate - sui danni causati dalle vicende belliche agli impianti ferroviari, e sulle opere di ricostruzione.*
- 376 MINISTERO DELL'INTERNO DIREZIONE DELLA SANITA' PUBBLICA Risanamenti urbani e miglioramenti edilizi e sanitari dal 1885 al 1905. Tip. Naz. Bertero e C. Roma, 1908.
- 377 MINOZZI A. Discorso nell'Assemblea generale del 31/3/1895 sulla relazione del Consiglio di Amministrazione dell'esercizio dell'anno 1894 della Società per il Risanamento di Napoli. Tip. Commerciale. Napoli, 1895.
- 378 MIOLA A. L'estetica dei nuovi edifici di Napoli. In "Napoli nobilissima", vol. II, 1893.
- 379 MONTICELLI DI CERRETO M. La trasformazione dell'Arsenale di Marina e la costruzione di un bacino di carenaggio di 300 metri nel Porto di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XVIII, anno 1917, pag 62.
- 380 MONTICELLI DI CERRETO M. La via litoranea Monticelli fra le vie Piliero e Nazario Sauro e le sue traverse. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pag. 46.
- 381 MONTICELLI DI CERRETO M. Arsenale, Castelnuovo e Reggia e le comunicazioni litoranee tra piazza Municipio e Santa Lucia. Stab. Tip. G. Barca. Napoli, 1924. *Deplorando la demolizione delle fortificazioni esterne di Castelnuovo, e al fine di evitare ulteriori distruzioni all'insigne monumento, l'A. - richiamandosi a propri precedenti progetti - presenta le sue proposte, illustrate da tavole, per un restauro della "cittadella" angioina, parallelamente alla costruzione di una strada litoranea per il collegamento tra l'oriente e l'occidente della città.*

- | | | |
|-----|---------------------|--|
| 382 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Regolamenti amministrativi. |
| 383 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Bonifica di Fuorigrotta: 1939-1940. Atlante fotografico dei lavori in corso. |
| 384 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Relazioni dei Commissari straordinari del Comune di Napoli. |
| 385 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Studi e proposte per la esecuzione del piano di risanamento delle sezioni Porto - Pendino - Mercato e Vicaria. Tip. Giannini. Napoli, 1887. |
| 386 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Studi e proposte per la esecuzione del progetto definitivo della fognatura generale della città di Napoli. Tip. Giannini. Napoli, 1888.
<i>Si tratta di una relazione retrospettiva, di carattere storico, sul progetto; con numerosi allegati.</i> |
| 387 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Studi e proposte per la esecuzione del piano di risanamento delle sezioni Porto - Pendino - Mercato e Vicaria. Tip. Giannini. Napoli, 1888 |
| 388 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Memorandum intorno al nuovo progetto di legge per l'esecuzione delle opere del Risanamento. A cura di F. Trinchera, Assessore Anziano. 22/6/1891. Tip. Giannini. Napoli, 1891. |
| 389 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Brevi cenni esplicativi sul progetto della zona aperta in dipendenza della legge 8 luglio 1904. Tip. Morano. Napoli, 1906.
<i>(Contiene una planimetria illustrativa della zona aperta).</i> |
| 390 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Nuovo piano di risanamento ed ampliamento della città. Tip. Giannini. Napoli, 1910. |
| 391 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Contratti per l'illuminazione pubblica intercedenti con la Società Generale d'Illuminazione e con la Compagnia del Gas. Tip. Giannini. Napoli, 1910. |
| 392 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Contratti con la Società dei Tramways napoletani per la trazione elettrica. 31/12/1898 e 19/10/1910. Tip. Giannini. Napoli, 1911. |
| 393 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Regolamento edilizio del Comune di Napoli, approvato con R.D. 14 aprile 1892 n. 234. Tip. Giannini. Napoli, 1911. |
| 394 | MUNICIPIO DI NAPOLI | Regolamento di igiene e di polizia sanitaria e provvedimenti diversi relativi all'igiene e alla sanità pubblica per la città di Napoli. Tip. Giannini. Napoli, 1912. |

- 395 MUNICIPIO DI NAPOLI Contratti vigenti tra il Comune di Napoli e la Società Anonima dei Tramways Napoletani, con appendici relative all'equo trattamento e al servizio degli omnibus.
Tip. Lubrano. Napoli, 1917.
- 396 MUNICIPIO DI NAPOLI Capitolato speciale per la parziale rinnovazione della pavimentazione stradale e per la totale manutenzione delle strade del Comune di Napoli. Tip. Giannini. Napoli, 1933.
- 397 MUNICIPIO DI NAPOLI Piano regolatore della città di Napoli. Anno 1936. Relazioni. Tip. Trani. Napoli, 1936.
- 398 MUNICIPIO DI NAPOLI Regolamento edilizio per il Comune di Napoli approvato dal Commissario Straordinario con le delibere 15/9/1935 n. 2372 e 10 ottobre 1935 n. 2584, omologato dal Ministero dei LL.PP. il 30 ottobre 1935 n. 14616.
Libreria Legisl. Majolo. Napoli, 1953.
- 399 NAMBY C. F.R.S. Acque potabili di Napoli - Relazione descrittiva del progetto annesso alla domanda di concessione. Tip. De Angelis. Napoli, 1873.
- 400 NARICI G. Il progetto di un piano regolatore della città di Napoli. Studiato dall'ing. Francesco De Simone. L'Ingegneria Moderna, vol. XVII, anno 1916, pag. 121.
- 401 NEGRI O. Progetto di una strada tra il Mercatello e il Musco Nazionale. s.t. Napoli, 12 settembre 1861.
- 402 NISCO A. Progetto di sbarramento dell'alto Sabato e creazione di lago artificiale per irrigazione e forza motrice, per rendere innocuo al regime del fiume Sabato l'allacciamento delle sorgenti Acquaro e Pelosi all'acquedotto di Napoli, e per dotare Napoli di un acquedotto sussidiario.
Tip. Giannini. Napoli, 1919.
- 403 NISCO A. Relazione sul progetto di sbarramento dell'alto Sabato e creazione di lago artificiale redatto sul progetto di massima approvato dal Consiglio Superiore delle Acque il 17 marzo 1921.
Tip. Giannini. Napoli, 1922.
- 404 NISCO A. Conferenza sul problema dell'acqua a Napoli e sul modo come risolverlo tenuta alla Associazione Nazionale degli Ingegneri Italiani, Sezione Napoli, il 1° luglio 1923.
Tip. Lubrano. Napoli, 1923.

- 405 NISCO A. La Coppa della Campania. Progetto di massima del Lago artificiale del Campiglione. Stab. Tip. Iovene. Napoli, 1926.
- 406 NISCO A. Il lago artificiale del Campiglione per risolvere il problema idrico della città di Napoli. Obiezioni e confutazioni. Stab. Tocco. Napoli, 1928.
- 407 NISCO A. L'assillante problema dell'acqua a Napoli. Stab. Tip. G. Barca. Napoli, 1929.
- 408 NISCO A. Progetto di una nuova strada di accesso per il monte Echia, della sistemazione di esso e di risanamento della parte alta del rione S. Lucia in Napoli. Stab. Tip. G. Barca. Napoli, 1929.
- 409 NISCO A. Sui modi di aumentare la portata delle sorgenti di Serino. Relazione riassuntiva dei progetti relativi con considerazioni sulla risoluzione del problema idrico di Napoli. Tip. Barca. Napoli, 1930.
- 410 NISCO A. Il problema dell'acqua a Napoli (conferenza tenuta nella sede del Circolo di Cultura del Sindacato Ingegneri di Napoli il 2 maggio 1931). Tip. Barca. Napoli, 1931.
- 411 NITTI F. S. Situazione economica presente e avvenire industriale di Napoli. Atti del R. Istituto d'Incoraggiamento di Napoli, V serie, vol. III. Soc. Coop. Tipografica. Napoli, 1902.
- 412 NITTI F. S. La città di Napoli. Studi e ricerche per la sistemazione economica presente e per la possibile trasformazione industriale. Soc. Coop. Tipografica. Napoli, 1902.
- 413 NITTI F. S. Nord e Sud. Prime linee di una inchiesta sulla ripartizione territoriale delle entrate e delle spese dello Stato in Italia. Torino, 1900.
- 414 NITTI F. S. Napoli e la questione meridionale. Pierro edit. Napoli, 1903.
- 415 NOVI G. Il largo del Municipio in Napoli e il suo nuovo ordinamento, ad opera della Soc. Giura e Alvino. Tip. Nobile. Napoli, 1875.
Contiene un cenno storico sulle vicende della sistemazione di Piazza Municipio, in conseguenza della cessione (fatta al Municipio di Napoli con la legge 19.6.1870) dei terreni adiacenti la cinta di Castelnuovo; la descrizione dei progetti Trisolini, Funagalli e Giura-Alvino.

- 416 OLIVA G. Pel nuovo regolamento edilizio della città di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVIII, anno 1900, pag. 157.
- 417 OLIVA G. La illuminazione elettrica delle principali vie di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVIII, anno 1900, pag. 251.
- 418 OLIVA G. Napoli industriale. I circoli di produzione. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XX, anno 1902, pag. 162. 2) Il problema economico industriale napoletano. (op. cit., pag. 223). 3) La questione meridionale (op. cit., pagg. 325 e 353). 4) Le scuole industriali: norme didattiche (op. cit., vol. XXII, anno 1904, pagg. 25, 38, 54 e 100). 5) Le scuole per gli ingegneri (op. cit., pagg. 146, 159 e 199).
- 419 OLIVA G. La legge per Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XXII, anno 1904, pag. 134.
- 420 ORILIA E. Il traforo di Pizzofalcone secondo il progetto dell'Arch. Errico Alvino. Note e ricordi. L'Ingegneria Moderna, vol. IV, anno 1903, pag. 13.
- 421 ORILIA E. Le abitazioni popolari e l'elemento umano in Napoli rispetto all'incremento industriale della città. L'Ingegneria Moderna, vol. V, anno 1904, pagg. 53 e 64.
- 422 ORILIA E. Il caseggiato e l'aumento della popolazione in Napoli alla fine dell'anno 1906. Napoli, luglio 1906. L'Ingegneria moderna, vol. VII, anno 1906, pag. 81.
- 423 ORILIA E. La sistemazione della frana del monte Echia in Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. VII, anno 1906, pag. 109.
- 424 ORILIA E. Il traforo di Pizzofalcone, secondo il progetto di Errico Alvino. L'Ingegneria Moderna, vol. IX, anno 1908, pag. 13.
- 425 PADULA F. et all. Poche osservazioni sul progetto di una condotta delle acque di Carmignano e del fiume Sabato in Napoli, indirizzate al Consiglio Municipale. Stab. Tip. Ghio. Napoli, 1867.

- 426 PALLOTTINO R. Le case popolari e un nuovo sistema amministrativo a produzione costante. Remo Sandron edit. Milano, Palermo, Napoli, 1910. *Rassegna legislativa estera ed italiana in materia di edilizia popolare, con ampia relazione delle effettive realizzazioni. Proposta per la costituzione di un istituto costruttore di case igieniche a buon mercato e a produzione costante. Per Napoli, in particolare, vedi pagg. 41-42.*
- 427 PANE R. Il monastero napoletano di San Gregorio Armeno. L'Arte Tipografica. Napoli, 1957.
- 428 PANTALEO C. L'ordinamento dei servizi ferroviari di Napoli L'Ingegneria Moderna, vol. V, anno 1904, pag. 97.
- 429 PAPA L. Sul completamento delle difese e sulla costruzione di uno stabilimento di raddobbo nel porto di Napoli (monografia del comm. Domenico Zainy). Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVI, anno 1888, pag. 60.
- 430 PAPA L. Brevi cenni sul nuovo porto mercantile in costruzione e sui bacini di carenaggio da costruirsi in Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XIV, anno 1896, pag. 49.
- 431 PAPA L. Commissione per lo studio del sottosuolo della città di Napoli (1889-1890). Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XV, anno 1897, pag. 39.
- 432 PARASCANDALO F. et all. Progetto per immettere la condizione della sezione Porto, aprendo una nuova strada nel centro di essa, costruendo due nuovi mercati per commestibili e rettificando diverse strade secondarie. s.t. Napoli, 4 dicembre 1865.
- 433 PARLATI F. Sulla questione del risanamento di Napoli. Tipi Nicotra. Napoli, 1887.
- 434 PASCA F. Quel che sarà Napoli. s.t. Napoli, 1914.
- 435 PASSARO C. Quattro proposte per promuovere quattro opere pubbliche con vantaggio del Municipio e del Paese. Lavoro di un consorzio di amici. Tip. del Commercio. Napoli, 1871.
- 436 PASSARO E. Sui lavori topografici e statistici eseguiti dal VI Ufficio del Municipio di Napoli per il riordinamento della numerazione civica e della nomenclatura stradale.

- Tip. Morano e Di Gennaro. Napoli, 1906.
Si tratta di uno studio a carattere tecnico, elaborato in occasione del censimento del 1901, di notevole interesse per alcune risultanze di ordine statistico e storico.
- 437 PATAMIA C. Relazione al Consiglio Comunale sull'ordinamento del servizio igienico-sanitario della città di Napoli.
 Tip. Giannini. Napoli, 1875.
- 438 PATERNA
 BALDIZZI L. Monte Echia e S. Lucia. Tradizioni e origini di Napoli, (conferenza tenuta il 23 aprile 1925 alla Università Popolare e pubblicata nel Bollettino n° 14). Progetto di pubblica passeggiata e di collegamento del rione S. Lucia con il corso Vittorio Emanuele.
 Ist. Edit. della Scuola Campana. Napoli.
Contiene fra l'altro alcune illustrazioni e tavole relative al progetto della nuova strada.
- 439 PERICONTATI L. et all. Piano regolatore della città di Napoli. Memoria giustificativa del progetto.
 Tip. Trani. Napoli, 1872.
- 440 PETITO E. La condotta di acque potabili in Napoli e l'offerta di concessione. Osservazioni e commenti di un pubblicista. s.t. Napoli, 1869.
- 441 PETITTI C. Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse.
 Tip. Elvetica. Capolago, 1845.
- 442 PICCINATO L. Aspetti del problema edilizio a Napoli
 V. I. E. M. Napoli, 1938.
- 443 PIOVENE G. Viaggio in Italia. A. Mondadori, editore. 1957.
- 444 PIZZUTI V. Sulla Finanza del Comune di Napoli. Proposte di variazioni al bilancio dell'esercizio 1890. Relazione della Giunta al Consiglio Comunale. (Allegati agli Atti del Consiglio Comunale di Napoli, anno 1890). Tip. Giannini. Napoli, 1890.
- 445 PIZZUTI V. Studi e proposte sulla Finanza del Comune di Napoli. Esercizi 1891-92.
 Tip. Giannini, Napoli, 1891.
- 446 PODEROSO G. et all. Disamina e parere sul progetto Fiocca riguardante il nuovo porto commerciale di Napoli. Stamperia del Fibreno. Napoli, 1863.

- 447 POPOLO NAPOLETANO Controproposta e documenti al municipio di Napoli per la esecuzione del progetto di risanamento delle quattro sezioni Porto, Pendino, Vicaria e Mercato. Tip. Nicotra. Napoli, 1887.
- 448 PRINCIPE DI TORELLA
Sindaco di Napoli Memorandum a Sua Ecc.za il Ministro dello Interno sull'indebito pagamento imposto al Comune di annue lire 425.000 a cinque Istituti di Beneficenza. Allegati agli Atti del Consiglio Comunale di Napoli, anno 1890. Napoli, 27 agosto 1890.
- 449 PRINCIPE DI TORELLA
Sindaco di Napoli Memorandum a Sua Ecc.za il Ministro dello Interno sull'indebito pagamento imposto al Comune di annue lire 85.000 al R. Albergo dei Poveri. Allegati agli Atti del Consiglio Comunale di Napoli, anno 1890. Napoli, 27 agosto 1890.
- 450 PROMONTORIO C. Rispetti e sospetti intorno alla famigerata questione delle fogne di Napoli. Tip. dell'Accademia Reale delle Scienze. Napoli, 1880.
- 451 RAIOLA PESCARINI I. Le case popolari in Napoli. Conferenza. L'Ingegneria Moderna, vol. VIII, anno 1907, pag. 49.
- 452 RAVA L. Pei monumenti di Napoli. Risposta all'interpellanza del Senatore Carafa d'Andria. Tornata del 21 marzo 1908. Forzani e C. Tip. del Senato. Roma, 1908.
- 453 RE E. La cartografia di Napoli. Le piante dei dodici quartieri di Luigi Marchese. Tip. Giannini. Napoli, 1930.
Si tratta di una breve "memoria" sulle antiche planimetrie della città di Napoli.
- 454 REGA G. Del teatro detto di Nerone. Le vestigia del tempio di Castore e Polluce. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XI, anno 1893, n. 11-12 del novembre - dicembre 1893 e vol. XII, anno 1894, n. 1-2 del gennaio - febbraio 1894.
- 455 REGA G.
SAPONIERI E. Pel progetto d'immegliamento della contrada tra la piazza del Mercatello e il Musco Nazionale. s.n.t.
Progetto - illustrato con una tavola - per il prolungamento in linea retta di via Toledo fino al Museo Nazionale, e per la sistemazione delle zone limitrofe.

- 456 REGA G.
ANGELINI G. Progetto di due gallerie sotto il monte Echia. Lettera al marchese Del Carretto, sindaco di Napoli. Tip. della Regia Università. Napoli, 1910. *Contiene una memoria sul "cunicolo", costruito, nel 1885 e su progetto di Enrico Alvino, in asse sotto il Monte Echia e sui sedici progetti - tutti respinti - presentati nel 1908 per facilitare le comunicazioni tra le zone orientale ed occidentale della città.*
- 457 REGA G.
ANGELINI G. Per la comunicazione fra l'est e l'ovest di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIII, anno 1912, pag. 21.
- 458 REGIA COMMISSIONE
D'INCHIESTA PER NAPOLI Relazione sull'Amministrazione Comunale. Forzani e C. Tipografi del Senato. Roma, 1901. *Contiene una dettagliatissima descrizione delle vicende amministrative successive all'unificazione napoletane, sotto l'aspetto economico-finanziario, urbanistico e di costume, soprattutto in riferimento alle opere del "risanamento".*
- 459 RIEGLER G. La strada Postica e la cessione del suolo alle Fosse del Grano, con la proposta di uno "square" innanzi al Museo Nazionale, e d'altre cose di pubblico interesse. Stab. Tip. dell'Italia. Napoli, 1865.
- 460 ROBECCHI G. Dell'avvenire economico di Napoli. Considerazioni di attualità. Libreria Detken e Rocholl. Napoli, 1899. *Rassegna critica, a carattere economico, sullo sviluppo commerciale e industriale di Napoli.*
- 461 ROCCO M. Risposta ad una calunniosa insinuazione dell'inchiesta Saredo. Tip. Napoletana. Napoli, 1902.
- 462 ROCCO F. Scritti e discorsi sul problema meridionale. (1925-1953). Cassa per il Mezzogiorno. Istituto Editoriale del Mezzogiorno.
- 463 RODINO' DI MIGLIONE M. Storia finanziaria del comune di Napoli nel sec. XIX. Tip. Pierro. Napoli, 1908.
- 464 ROMANO G. Lo sventramento di Napoli. (Lettere). Tip. Scipione Ammirato. Lecce, 1885.
- 465 ROMANO A. La città e il Comune di Napoli. Notizie storiche, 1331-1904. Ricciardi. Napoli, 1909.

- 466 ROMANO E. I napoletani e le opere di bonificazione di Napoli. Tip. Longo. Valle dei Pompei, 1886.
- 467 RUSSO G. Nuovi rioni economici sulle pendici di Capodimonte in Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XI, anno 1910, pag. 25.
- 468 SALVEMINI G. Scritti sulla questione meridionale (1896-1955). Einaudi. Torino, 1955.
- 469 SANNIA A.
PEPE G. Relazioni e voti del Collegio degli Ingegneri e Architetti in Napoli intorno al bonificazione ed ampliamento della città di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. III, anno 1885, n. 7 del 1° aprile 1885.
- 470 SANTI E. Il Porto di Napoli considerato nei suoi vari aspetti. Stab. Tip. Salvini. Stradella, 1923.
Contiene alcuni richiami storici, con dati e statistiche, anche in riferimento agli altri porti italiani; e inoltre cenni sui lavori di ampliamento e relativi progetti, con fotografie e grafici.
- 471 SAREDO G. Relazione del R. Commissario Straordinario al Consiglio Comunale di Napoli. Napoli, 28 dicembre 1891. Tip. Giannini. Napoli, 1892.
- 472 SCARFOGLIO E. Per la verità. Risposta alla relazione della Commissione d'Inchiesta per Napoli. Tip. Trani. Napoli, 1901.
- 473 SCIPA M. Il Mezzogiorno d'Italia anteriormente alla monarchia. Bari, 1923
- 474 SCOGNAMIGLIO G. Napoli industriale. In "Napoli". Napoli, agosto 1895.
- 475 SCOGNAMIGLIO R. e C. Memoria ed offerta per la costruzione del novello quartiere di Chiaia, giusta il Manifesto pubblicato dal Municipio il 21/2/1864. Stamperia del Fibreno. Napoli, 1864.
Contiene una dettagliata relazione - corredata da grafici - sul progetto degli Autori, e una critica di quello municipale.
- 476 SERAO M. Il ventre di Napoli. Tip. Giannini. Napoli, 1906.
- 477 SERINO G. Che cos'è un porto di commercio. Loffredo. Napoli

- 478 SETTEMBRINI G. La riforma edilizia della città di Napoli. Risposta al giornale "L'Opinione" (n. 31). Napoli, gennaio 1876 - 15 febbraio 1876.
Contiene un'approfondita disamina della crisi economico-finanziaria napoletana, ed alcune proposte per la risoluzione del problema dell'edilizia per abitazioni.
- 479 SEZIONE DI ARCHITETTURA DELL'ASSOCIAZIONE DEGLI SCIENZIATI, LETTERATI E ART. Del piano ordinatore della città di Napoli per il concorso bandito dal Municipio. Tip. De Angelis. Napoli, 1973.
Contiene una relazione illustrativa del progetto presentato in base al bando di concorso del 20.12.1871.
- 480 SIMONETTI P. La legge per Napoli. Casa ed. del Circolo Poliglottico Napoletano. Napoli, 1906.
- 481 SINDACATO PROVINCIALE FASCISTA INGEGNERI Il piano regolatore integrale di Napoli. Tip. Barca. Napoli, 1933.
- 482 SOCIETA' ITALIANA STRADE FERRATE MERIDIONALI Relazione sugli studi e lavori eseguiti dal 1885 al 1897. Tip. D. Squarci Roma, 1898.
- 483 SOCIETA' ITALIANA STRADE FERRATE MERIDIONALI Relazione sugli studi e lavori eseguiti dal 1897 al 1905. Tip.D. Squarci Roma,1906.
- 484 SOCIETA' MERIDIONALE MAGAZZINI GENERALI DI NAPOLI Leggi e regolamenti per i Magazzini Generali di Napoli. Tip. Morano. Napoli, 1877.
- 485 SOCIETA' NAPOLETANA PER IMPRESE ELETTRICHE L'impianto elettrico di Napoli. Ottobre 1903.
- 486 SOCIETA' PEL RISANAMENTO DI NAPOLI Capitolato speciale per la costruzione di case civili. Tip. Giannini. Napoli, 1891.
- 487 SOCIETA' PEL RISANAMENTO DI NAPOLI Relazioni annuali ordinarie e straordinarie, dei Consigli di Amministrazione della Società e bilanci economici.
- 488 SOCIETA' PEL RISANAMENTO DI NAPOLI Problemi napoletani di urbanistica: completamento del rione Carità. S.A. Richter e C. Napoli.
- 489 SOCIETA' IN COMMANDITA E. MELISURGO E C. Per la ferrovia delle Puglie da Napoli a Brindisi. Programma. Atto di Concessione 7 aprile 1855, approvato con Real Decreto 16 aprile 1855 (Giornale Uff. Regno 19 maggio 1855 n. 108). Stab. Tip. Nobile. Napoli, 1855.

- 490 SOMMA R. Contributo allo studio della pavimentazione stradale nella città di Napoli. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pag. 96.
- 491 SOMMA R. Sulla pavimentazione stradale della città di Napoli. L'Ingegneria Moderna, Vol. XIX, anno 1918, pagg. 10, 18, 29 e 34.
- 492 SORRENTINO G. La zona franca. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XX, anno 1902, pag. 3.
- 493 SORRENTINO S.
AVENA A. Progetto di una funicolare aerea tra via Roma e il corso Vittorio Emanuele. Tip. Economica. Napoli, 1885.
Contiene la relazione ed i calcoli relativi al progetto proposto, che prevedeva la costruzione di un viadotto metallico, sorretto da otto piloni, della lunghezza di m. 342,50, dal Vico Lungo Gelso al corso Vittorio Emanuele.
- 494 SPATUZZI A. Il risanamento della vita napoletana. In "Napoli". Napoli, 1895.
- 495 SPAVENTA S. La giustizia nell'amministrazione. A cura di Paolo Alatri. Einaudi. Torino, 1949.
- 496 STEEGER V. Nuova pianta della città di Napoli. Napoli, 1872.
- 497 STRAGAZZI L.
DI GIOVANNI F. Progetto di due strade dalla Galleria Umberto I (Toledo) a San Pasquale a Chiaia ed al Corso Vittorio Emanuele con alcune sistemazioni e bonifiche. Napoli, 1888.
- 498 TAJANI F. Storia delle Ferrovie Italiane. Tip. Garzanti. Milano, 1939
- 499 TANGO G. La viabilità in Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVIII, anno 1900, pagg. 122, 198, 218, 237, 276, 291 e 324.
- 500 TANGO G. Il problema napoletano e la pertinenza dell'ingegneria nella risoluzione di esso. Bollettino Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XX, anno 1902, pag. 38.
- 501 TANGO G. Per le espropriazioni del Risanamento. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XXII, anno 1904, pag. 15.
- 502 TASSO G. Appunti storici dell'Edilizia Napoletana. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XX, anno 1902, pagg. 103, 181 e 233.

- 503 TESSITORE S. Progetto di una condotta forzata di acqua potabile per la città di Napoli. Tip. De Angelis. Napoli, 1866.
Contiene in allegato una pianta a colori della zona della sorgente (Capo Torano, presso Piedimonte d'Alife) col tracciato del percorso proposto per la condotta.
- 504 TESSITORE S.
VITALE E. Progetto di fognatura per la città di Napoli. Relazione. Tip. M. Capasso. Napoli, 1883.
- 505 TESTA V. Manuale di legislazione urbanistica. A. Giuffrè. Milano, 1956.
- 506 TORRUSIO D. Agli On. Consiglieri del Municipio Napoletano sulle opere d'immegliamento del Largo del Mercatello alle Fosse del Grano, ed al Museo Nazionale. Tip. Di Maio. Napoli, 1861.
Contiene alcune proposte di varianti - illustrate con una tavola - alle opere in corso di realizzazione.
- 507 TOURING CLUB ITALIANO Le strade. Rivista mensile, n. 11, anno 1954.
- 508 TRINCHERA B. Il porto più adatto a Napoli pel bonificazione ed abbellimento dei quartieri bassi. Progetto. Tip. De Angelis. Napoli, 1885.
- 509 TRINCHERA B. Sulla fognatura più conveniente per la città di Napoli. Tip. Giannini. Napoli, 1887.
- 510 TRINCHERA B. Proposta per difendere dalle onde e bonificare il litorale occidentale della città di Napoli, mediante opere utili alle industrie marittime. Tip. Morano. Napoli, 1888.
- 511 TRINCHERA B. Proposta per difendere dalle onde e bonificare il litorale occidentale della città di Napoli mediante opere utili all'industrie marittime. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. VI, anno 1888, n. 4-5 del maggio - giugno 1888.
- 512 TRINCHERA B. Progetto di un doppio bacino di carenaggio nel Porto di Napoli. Tip. De Angelis. Napoli, 1897.
- 513 TRINCHERA B. Nuovo sistema... e progetto di un doppio bacino di carenaggio nel porto di Napoli. Stab. Tip. De Angelis e Bellisario. Napoli, 1897.
- 514 TRINCHERA B.
e suo figlio Eugenio Risposta alle osservazioni fatte dal Prof. ing. L. Lanino al nuovo sistema Trinchera per la costruzione delle opere a mare. Tip. Di Gennaro e Morano. Napoli, 1898.

- 515 TURCHI M. Due discorsi, sull'Associazione Filantropica Napolitana, per migliorare mercé nuove abitazioni la sorte degli operai, dei poveri, dei poco agiati della città di Napoli, sotto il protettorato del Re Vittorio Emanuele e la Presidenza del Principe Umberto. Stamperia del Vaglio. Napoli, 1861.
Contiene, inoltre, lo statuto, la composizione dei consigli d'amministrazione e di direzione dei lavori, regolamenti, indirizzi al re, al principe Umberto, a Cialdini, lettera al generale della Guardia Nazionale, ai cittadini, lettera a Menna e risposta di questi, lettera di M. Turchi a Cialdini e risposta di questi, risposta del generale Cialdini al Sindaco.
- 516 TURCHI M. Sulla igiene pubblica della città di Napoli. Osservazioni e proposte. F.lli Morano. Napoli, 1862.
- 517 TURCHI M. Sulle acque e sulle cloache della città di Napoli. Discorso. Stab. Tip. Napoli, 1863.
- 518 TURCHI M. Discorso all'Assemblea Generale straordinaria dell'Associazione Filantropica Napoletana adunata l'11 agosto 1867 nell'ex convento della Sanità. G. Nobile. Napoli, 1867.
- 519 TURCHI M. Associazione Filantropica Napoletana. Relazione. G. Nobile, Napoli, 1871.
- 520 TURIELLO P. L'allargamento della cinta daziaria di Napoli. s.t. Napoli, 1873.
- 521 UFFICIO IMPIANTI ELETTRICI E DI SEGNALAMENTO DI NAPOLI La ricostruzione nel compartimento di Napoli. 1944-1948.
Tip. Artistica Nardini. Roma.
- 522 UNIONE INDUSTRIALE FASCISTA DELLA PROVINCIA DI NAPOLI La scadenza delle leggi a favore di Napoli. Stab. Cromo-tipografico Morace. Napoli, 1934.
- 523 UTILI G. Per il migliore esercizio delle tramvie napoletane. L'Ingegneria Moderna, vol. XIX, anno 1918, pag. 81.
- 524 VARRIALE V. La fognatura di Napoli. Studi, progetti, esecuzione, funzionamento. Tip. Giannini. Napoli, 1915.
Contiene alcune notizie storiche sulle fognature urbane di Napoli, e una descrizione delle relative opere realizzate, con illustrazioni fotografiche, disegni e planimetrie.

- 525 VASQUEZ L. Napoli che si rinnova. Tip. Barca. Napoli, 1934.
- 526 VASTARELLA G.
FISCHETTI L. Relazione sul progetto del rione Umberto I.
Tip. Giannini. Napoli, 1884.
*Contiene una descrizione del progetto -
illustrato da una tavola - per un grande rione
residenziale da costruirsi tra il Reclusorio, i
Ponti Rossi, la via Vecchia Capodichino e via
Arenaccia.*
- 527 VERNEAU F. L'acquedotto di Napoli. Storia e descrizione
ragionata dell'opera, preceduta da uno studio
sulla relativa diramazione secondaria
dell'Appennino e sulle acque in generale.
Pellerano. Napoli, 1907.
- 528 VERNEAU F.
BRUNO G. Le acque di Serino. Relazione al Sindaco di
Napoli della Commissione mandata dal
Municipio ad esaminare le condizioni igieniche
delle nuove sorgenti che dovranno aumentare il
volume delle acque portate in Napoli
dall'Acquedotto di Serino. Boll. Collegio Ingg. e
Archh. di Napoli, vol. V, anno 1887, n. 1 del
gennaio 1887.
- 529 VILLANI L. Memoria illustratrice del progetto dei
miglioramenti eseguibili in talune contrade della
città di Napoli. Tip. dell'Ancora. Napoli, 1862.
- 530 VILLARI P. Le lettere meridionali ed altri scritti sulla
questione sociale in Italia. Le Monnier, 1878.
- 531 VILLARI P. Le lettere napoletane. Napoli, 1878
- 532 VILLARI P. Le lettere meridionali ed altri scritti sulla
questione sociale in Italia.
Tip. Bocca. Torino, 1885.
- 533 VILLARI P. Le condizioni dell'industria a Napoli.
Tip. Colombo. Roma, 1904.
- 534 VILLARI P. Le prime lettere meridionali.
Soc. Ed. La Voce. Roma, 1920.
- 535 VISCHI N. Il risanamento di Napoli.
Tip. De Angelis. Napoli, 1886.
- 536 VITALE E. Lettera aperta in risposta all'esame comparativo
del prof. G. Bruno circa i sistemi di fognatura
Lienur e Waring.
Tip. Commerciale Longo. Napoli, 1884.

- 537 VOLPE PRIGNANO D. Memoria sul progetto della nuova strada dalla Stazione delle Ferrovie al centro della città. Tip. Stanislao De Lella. Napoli, 1869.
- 538 VOLPE PRIGNANO D.
IMPARATO G. Memoria sul progetto di un piano regolatore della città di Napoli. Tip. Giannini. Napoli, 1872.
- 539 WHITE M. J. La miseria in Napoli. s.l. Napoli 1877.
- 540 WITTING A. Progetto definitivo per l'ampliamento del porto di Napoli. Napoli, 7 ottobre 1908.
- 541 WITTING A. Il problema portuale di Napoli e il Lago d'Averno. Coop. Tipografica. Napoli, 1910. *Contiene alcune considerazioni di carattere generale sulle condizioni del territorio a levante e a ponente di Napoli, anche in riferimento a periodi precedenti; e inoltre, diversi dati sull'attività portuale napoletana. L'A. conclude illustrando la propria proposta, corredata da una tavola, per l'adattamento a bacino portuale del lago di Averno.*
- 542 ZAINY D. Il progetto dei bacini di carenaggio nel porto di Napoli. Storia dei vari studi e progetti fatti per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Napoli. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XIV, anno 1896, pag. 33
- 543 ZAINY D. Le difese foranee del Porto di Napoli. Lettera aperta all'ing. marchese Pepe. Napoli, 4 ottobre 1898. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XVI, anno 1898, pag. 152.
- 544 ZENI T. Funicolare Chiaia-Vomero. Progetto di massima per la modifica della sede stradale e sua riduzione a trazione idraulica con circuito continuo. Boll. Collegio Ingg. e Archh. di Napoli, vol. XIV, anno 1896, n. 1-2 del gennaio-febbraio 1896.
- 545 ZINNO S. Le acque del Serino per tubi di piombo. Documenti, analisi e considerazioni. Tip. De Pascale. Napoli, 1886.

INDICE DELLE FOTO

Foto 1	L'ingresso al fondaco S. Gregorio Armeno	»	35
Foto 2	Interno del fondaco S. Gregorio Armeno	»	36
Foto 3	Fondaco S. Paolo	»	36
Foto 4	Fondaco S. Paolo	»	37
Foto 5	Interno del fondaco S. Nicola	»	37
Foto 6	Rua Francesca	»	64
Foto 7	Progetto del prolungamento della strada Porto	»	94
Foto 8	Strada "Piazza Mercatello"	»	94
Foto 9	S. Pietro ad Aram	»	95
Foto 10	S. Pietro ad Aram	»	95
Foto 11	S. Maria Egiziaca	»	96
Foto 12	S. Agostino alla Zecca dal C.so Umberto	»	97
Foto 13	Edificio al C.so Umberto nei pressi della Chiesa di S. Agostino alla Zecca	»	111
Foto 14	C.so Umberto	»	112
Foto 15	Edifici costruiti in zone di piano di risanamento nei quali, ai piani terra, erano previsti negozi successivamente trasformati in terranei di abitazione	»	112
Foto 16	Bassi al Vasto in via Torino	»	113
Foto 17	Via Marina negli anni '60	»	113
Foto 18	Edifici al Ponte di Tappia	»	114
Foto 19	Dal C.so V. Emanuele verso il Grattacielo e piazza Carità	»	115
Foto 20	Vico Graziella a Rua Catalana	»	115
Foto 21	Via Lavinaio	»	116
Foto 22	Vico Pietro Trinchera	»	164
Foto 23	Palazzo Amendola	»	165
Foto 24	Orchestra a Rua Catalana	»	167
Foto 25	Vicoletto Porto	»	168
Foto 26	Vico Piazza a Rua Catalana	»	170
Foto 27	Vico Piazza a Rua Catalana	»	170
Foto 28	Edicola al Vico Soprammuro a Porta Nolana	»	176
Foto 29	Esempio di casa e lavoro in Rua Catalana	»	176
Foto 30	La bottega di un artigiano al vico Graziella, e l'abitazione al I° piano	»	178
Foto 31	L'intervento del Risanamento: il rettilineo nella vecchia struttura urbana	»	180
Foto 32	Esempi di sostituzioni edilizie conseguenti all'opera del Risanamento	»	181
Foto 33	Esempi di sostituzioni edilizie conseguenti all'opera del Risanamento	»	181
Foto 34	Via Depretis, negli anni '60, nei pressi dell'antica chiesa di S. Maria di Monserrato	»	185

Foto 35	Piazza Medina (da A. Vianelli)	»	186
Foto 36	La Piazza Medina ai primi del '900 (foto Alinari)	»	186
Foto 37	Via Medina negli anni '60	»	187
Foto 38	Via Medina	»	187
Foto 39	Piazza della Borsa con la Chiesa di S. Giuseppe (foto Alinari)	»	189
Foto 40	Piazza della Borsa (foto Alinari)	»	189
Foto 41	La fontana del Nettuno in Piazza della Borsa	»	190
Foto 42	La chiesa e il convento dell'Ospedaletto, in via Medina, oggi adibito a caserma della P.S.	»	190
Foto 43	L'antico commercio dei sugheri alla Rua Catalana	»	193
Foto 44	Rua Catalana	»	193
Foto 45	Vico Piazza a Rua Catalana	»	194
Foto 46	Piazza Francese. L'inizio del piano di ricostruzione	»	195
Foto 47	L'inizio del Piano di Ricostruzione	»	195
Foto 48	Chiesa di S. Maria in Portosalvo	»	197
Foto 49	La chiesa di S. Maria in Portosalvo, con i garages del Genio Civile	»	197
Foto 50	Obelisco presso la chiesa	»	199
Foto 51	L'odierna ubicazione della fontana al Pendino nei pressi del Grande Archivio	»	202
Foto 52	La fontana del Reuccio a Monteoliveto	»	202
Foto 53	La fontana del Sebeto a Mergellina	»	203
Foto 54	Nicolò Pesce e la lapide del Risanamento, in via Mezzocannone	»	204
Foto 55	Il portale del palazzo Pappacoda montato all'ingresso dell'edificio universitario costruito nel 1921 a via Mezzocannone	»	210
Foto 56	Piazza S. Domenico Maggiore	»	210
Foto 57	Palazzo Brancaccio al vico Donnaromita	»	211
Foto 58	Via Antonio Tari	»	211
Foto 59	Il cortile del Salvatore	»	212
Foto 60	Chiesa del Gesù Vecchio	»	212
Foto 61	Chiostro di S. Marcellino	»	214
Foto 62	Cortile di Vanvitelli a S. Marcellino	»	215
Foto 63	Chiostro marmoreo dei SS. Severino e Sossio	»	215
Foto 64	L'albero di S. Benedetto in uno dei chiostri dei SS. Severino e Sossio	»	216
Foto 65	Chiesa dei SS. Severino e Sossio	»	216
Foto 66	Gradoni di SS. Severino e Sossio dopo l'intervento del Risanamento	»	218
Foto 67	Le rampe di SS. Severino e Sossio	»	218
Foto 68	Il ponte di S. Severino in mattoni	»	219
Foto 69	La chiesa di Portanova	»	221
Foto 70	Fontana delle zizze	»	222
Foto 71	Gli orefici di Via degli Orefici	»	222
Foto 72	S. Arcangelo a Baiano dopo l'intervento del Risanamento	»	228
Foto 73	La chiesa di S. Agostino alla Zecca	»	230
Foto 74	Chiesa di S. Pietro ad Aram	»	231
Foto 75	Le attività commerciali in via S. Eligio e nei pressi di Piazza Mercato	»	235
Foto 76	Rione Mercato	»	235
Foto 77	Piazza Mercato ai primi del '900 (foto Alinari)	»	236
Foto 78	Piazza Mercato negli anni '60	»	237
Foto 79	Le costruzioni di piazza Mercato negli anni '60	»	237
Foto 80	Chiesa di S. Eligio	»	238

Foto 81	Portale della chiesa di S. Eligio (XIII sec.)	»	238
Foto 82	Il basamento di Donna Marianna	»	240
Foto 83	Porta del Carmine negli anni '60	»	241
Foto 84	I torrioni del Castello del Carmine	»	242
Foto 85	Le case del Mercato a Basso Porto (foto Alinari)	»	243
Foto 86	Le case di via Marina (foto Alinari)	»	244
Foto 87	L'inizio della Marittima a seguito del Piano di Ricostruzione	»	246
Foto 88	Torri a Nolana	»	247
Foto 89	Piazza Garibaldi	»	248
Foto 90	Palazzo Como (Museo Filangieri).	»	251
Foto 91	Vico Scassacocchi	»	251
Foto 92	Palazzo Piscicelli	»	254
Foto 93	Il portale del Palazzo Piscicelli trasportato in via Costantinopoli 101	»	254
Foto 94	Chiesa di S. Nicola dei Caserti	»	255
Foto 95	La fontana di S. Caterina a Formiello nei pressi di Porta Capuana	»	255
Foto 96	Chiesa di S. Caterina a Formiello	»	256
Foto 97	Il palazzo Caracciolo Santobuono in via S. Giovanni a Carbonara	»	256
Foto 98	Piazza S. Francesco agli inizi del secolo	»	257
Foto 99	Piazza S. Francesco negli anni '60	»	257
Foto 100	Borgo S. Antonio Abate	»	260
Foto 101	Un esempio di architettura al quartiere Vasto (via Aquila)	»	260

INDICE DELLE TAVOLE

Tav. 1	Napoli al 1860	»	29
Tav. 2	I fondaci della sez. Porto	»	40
Tav. 3	I fondaci della sez. Pendino	»	41
Tav. 4	Ubicazione del fondaco Avolio	»	44
Tav. 5	I fondaci della sez. S. Lorenzo	»	49
Tav. 6	Ubicazione del fondaco S. Nicola	»	53
Tav. 7a	Il Porto di Napoli dal 1828 al 1867	»	67
Tav. 7b	Il Porto di Napoli dal 1868 al 1883	»	67
Tav. 7c	Il Porto di Napoli dal 1883 al 1896	»	68
Tav. 7d	Il Porto di Napoli dal 1897 al 1907	»	68
Tav. 7e	Il Porto di Napoli dal 1908 al 1912	»	69
Tav. 7f	Il Porto di Napoli dal 1913 al 1935	»	69
Tav. 7g	Il Porto di Napoli al 1945	»	70
Tav. 8	Napoli dal 1860 al 1884	»	74
Tav. 9	Piano di risanamento	»	80
Tav. 10	Suddivisione delle superfici nel progetto di Risanamento	»	83
Tav. 11	Bilancio dell'opera di Risanamento	»	85
Tav. 12	Spostamento della popolazione previsto a seguito delle opere di Risanamento	»	90
Tav. 13	Pianta della distribuzione del lavoro	»	92
Tav. 14	I risultati dell'intervento del Risanamento nell'interno della chiesa di S. Pietro ad Aram	»	106
Tav. 15	Le conseguenze di una sostituzione ambientale in "Piazza dell'Olmo"	»	107
Tav. 16	L'opera di Risanamento in rapporto alla conservazione di complessi storico-artistici.		
	Il chiostro di S. Agostino Maggiore	»	108
Tav. 17	Complessi ambientali investiti dall'intervento urbanistico	»	109
Tav. 18	Complessi ambientali investiti dall'intervento urbanistico	»	117
Tav. 19	Piano di risanamento del rione Carità	»	118
Tav. 20	Spostamento delle attività lavorative a seguito dell'intervento	»	118
Tav. 21	Spostamento della popolazione nelle sezioni di Napoli in conseguenza delle opere di risanamento e di ampliamento dal 1889 al 1901	»	119
Tav. 22	Bonifica del quartiere di S. Brigida: la realizzazione della galleria Umberto I	»	261
Tav. 23	La situazione igienico-edilizia	»	264
Tav. 24	La situazione igienico-edilizia	»	265
Tav. 25	Demografia	»	273

INDICE

INTRODUZIONE <i>di Corrado Beguinot</i>	Pag. 7
CAPITOLO I GENESI DELLA SITUAZIONE URBANISTICA NAPOLETANA	» 19
CAPITOLO II VICENDE URBANISTICHE DI NAPOLI PRIMA DELL'UNITÀ	» 27
CAPITOLO III IL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO	» 43
CAPITOLO IV GLI INTERVENTI URBANISTICI	» 57
CAPITOLO V IL RISANAMENTO	» 79
APPENDICE AL CAPITOLO V FASI DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA DI RISANAMENTO	» 125
CAPITOLO VI LA SITUAZIONE IGIENICO-EDILIZIA	» 133
CAPITOLO VII I PIANI REGOLATORI	» 147
CAPITOLO VIII LE PREESISTENZE AMBIENTALI	» 159
CAPITOLO IX L'EVOLUZIONE RESIDENZIALE E DEMOGRAFICA	» 263

CAPITOLO X

L'APPORTO DELL'ATTIVITÀ PARLAMENTARE E DELLA LETTERATURA ALLA FORMAZIONE DELL'URBANISTICA E DELL'ECONOMIA NAPOLETANE	Pag. 277
--	----------

APPENDICE 1 AL CAPITOLO X

RACCOLTA CRONOLOGICA DI LEGGI E DECRETI SU NAPOLI..»	283
--	-----

APPENDICE 2 AL CAPITOLO X

RACCOLTA COMMENTATA DI SCRITTI SU NAPOLI	» 315
--	-------

INDICE DELLE FIGURE	» 371
---------------------------	-------

INDICE DELLE FOTO	» 373
-------------------------	-------

INDICE DELLE TAVOLE	» 377
---------------------------	-------

Finito di stampare nell'ottobre 1990

La Buona Stampa — Ercolano

Coordinamento grafico-editoriale

Blue Rider — Napoli

Questo volume contiene un esame delle vicende urbanistiche e dell'evoluzione storica del tessuto urbano della città di Napoli dal 1860 al 1960. In questo studio si è inteso mettere a punto un quadro interpretativo che andasse al di là di una coerente ed analitica ricostruzione della genesi dell'attuale struttura urbana della città, per evidenziare la inscindibile connessione tra la coscienza storica del processo di crescita dell'organismo urbano – componenti, eventi e condizionamenti – e la fase concreta dell'intervento urbanistico. Il valore ed il significato della ricerca pubblicata in questo volume sono da ricercare nello sforzo di analisi delle modalità e delle motivazioni del processo di sviluppo e di evoluzione della forma e della struttura della città. La ricostruzione dei modi e dei motivi di questo processo è stata realizzata non solo tenendo conto degli eventi e delle iniziative, delle spinte interne e delle forze esogene, ma anche dando il giusto peso alle speranze e agli scoramenti, ai propositi e agli abbandoni che tanta parte hanno avuto nella storia della città.